Л. В. ИВАНОВ

ВТОРАЯ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКАЯ ВОЙНА НА МОРЕ

ВОЕНИЗДАТ — 1941

5.40.

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ИНСТИТУТ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА И МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ

Л. Н. ИВАНОВ
ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ
АКАДЕМИИ НАУК СССР

EB_1941_AKS_164

ПОДГОТОВКА И ПЕРВЫЕ ИТОГИ ВТОРОЙ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ НА МОРЕ

Ак.Р.
4199

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР

МОСКВА 1941 ЛЕНИНГРАД

Работа Л. Н. Иванова показывает ход подготовки капиталистических морских держав ко второй империалистической войне на море и вскрывает сложное переплетение империалистических интересов и противоречий. В книге дается также краткий обзор основных операций этой войны до конца 1940 года.

Книга рассчитана на начальствующий состав ВМФ и КА, а также может быть рекомендована всем интересующимся вопросами морской политики воюющих держав.

419

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Введение	3
Подготовка Великобритании и Франции к войне на море	13
Подготовка Германии и Италии к войне на море	43
Морская политика Японии	55
Морская политика Соединенных Штатов Америки	75
Первый этап войны на море	92
Новый этап войны на море	111

ВВЕДЕНИЕ

В начале сентября 1939 г. вспыхнула вторая империалистическая война в Европе. В этой войне осуществляются крупные военные операции, сухопутные и морские. При этом последние оказались в общей системе военных действий не менее значительными, чем то было в мировую войну 1914—1918 гг.

Используя свое подавляющее количественное превосходство на море, англо-французский военный блок, как и в прошлой империалистической войне, поставил себе основной задачей подорвать военно-экономические ресурсы своего противника при помощи традиционного оружия — блокады, которая в войне 1914—1918 гг. привела в конце концов к истощению и надлому военной экономики Германии и явилась одним из решающих факторов исхода войны.

Но ввиду того, что в развернувшейся в настоящее время империалистической войне соотношение и расстановка сил на международной арене сложились совершенно иначе, чем в войну 1914—1918 гг., вторая империалистическая война и в стратегическом отношении с самого начала приобрела совершенно иной характер.

Основной особенностью, отличающей текущую войну от войны 1914—1918 гг., является то, что Советский Союз, — в отличие от царской России, поставлявшей на протяжении 1914—1917 гг. пушечное мясо для англо-французской Антанты и отвлекавшей на себя главные силы блока центральных держав, — последовательно осуществляя свою борьбу за мир, успешно противостоял всем провокационным маневрам, рассчитанным на втягивание его в орбиту второй империалистической войны.

Великая социалистическая держава, осуществляющая под руководством партии Ленина—Сталина внешнюю политику,

прямо противоположную по своим принципам политике империалистических держав, продолжая свою неизменную борьбу за мир, перед лицом нарастающей войны проводит политику нейтралитета.

В войну между европейскими государствами формально не вступили пока такие империалистические державы, участвовавшие в войне 1914—1918 гг., как Япония и США. Но эти государства не остаются пассивными наблюдателями происходящих событий. Занятые усилением своих вооружений и укреплением стратегических позиций в вероятных зонах будущих военных конфликтов, они вместе с тем устанавливают все более тесные связи с воюющими сторонами. Япония 27 сентября 1940 г. заключила военный союз с Германией и Италией, а США оказывают все возрастающую военную помощь Англии.

В ходе войны делается все возможное для расширения ее арены и для втягивания в войну ряда нейтральных стран. Стратегические планы, дипломатические маневры и военные мероприятия, непосредственно предшествовавшие войне и осуществляемые в ходе ее, направлены к созданию новых ее плацдармов как на сухопутных, так и особенно на морских театрах.

Вот почему чрезвычайно важно знать, в каких основных направлениях вели подготовку к войне на море воюющие ныне государства, как это отразилось на первых итогах морских операций второй империалистической войны и какие мероприятия в этой области проводятся крупнейшими военно-морскими державами, до настоящего времени формально в войне не участвующими.

* * *

В условиях уже начавшейся второй империалистической войны представляется особенно важным правильное понимание основных линий морской политики империалистических держав.

Огромное значение в стратегии вообще и, в частности, в морской стратегии имеет проблема коммуникаций. От сохранения и правильного функционирования коммуникаций воюющей страны (морских и сухопутных, внешних и внутренних) зависят ее победа или поражение и в конечном счете самое ее существование. Эта аксиома легко может быть проверена на любом конкретном примере.

Жизненно важное, решающее значение морских коммуникаций для самого существования Великобритании совершенно очевидно. Товарищ Сталин в своем выступлении на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле 30 июля 1935 г. отметил, что «Англия, как государство, была бы немыслима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории» [1].

Значение этой проблемы для Великобритании, наряду с задачами, ложащимися в связи с этим на ее военно-морской флот, чрезвычайно четко сформулировано в английской «Белой книге» 1935 г. (первой из серии ежегодных документов этого рода, посвященных британским вооружениям).

«Если бы мир был нарушен, — говорится в этом документе, составленном руководителями британской политики, — то флот явился бы, как всегда, первой линией обороны для сохранения наших необходимых морских коммуникаций. Наши специальные проблемы обороны возникают, во-первых, вследствие зависимости нашей страны в самом ее существовании от доставляемого морским путем снабжения продовольствием и сырьевыми материалами; во-вторых, вследствие исключительных условий Британской империи, ее разбросанности по всему миру и того факта, что все части ее в большей или меньшей степени зависят в своем благосостоянии или в некоторых случаях в самом своем существовании от морских коммуникаций; далее, в конечном счете именно на перевозку надлежащих сил и их доставку морем полагаются различные части империи, чтобы сопротивляться агрессии и обеспечить безопасность их интересов и неприкосновенность их территории. Таким образом, оказывается, что безопасность морских сообщений для нашей страны, так же как для всех частей империи, составляет основу и базис нашей системы имперской обороны, без которых все другие мероприятия имели бы лишь незначительную ценность. Развитие мощности и района действия воздушных сил увеличило уязвимость нашей страны. Это является дополнительным бременем, но и при несении его защита морских сообщений наших островов, так же как и остальной империи, остается необходимой задачей. Растущая мощь воздушных сил, как бы она ни изменила другие условия ведения войны, оставила наши торговые суда на обширных пространствах океана

[1] „Правда" от 2 августа 1935 г.

столь же подверженными морским нападениям, как и ранее. Необходимость морской обороны поэтому остается в силе»[1].

Положения, изложенные в этом официальном британском документе, применимы в большей или меньшей степени к каждой морской державе. Так, например, для Японии, в огромной степени зависящей в отношении снабжения сырьем и частично продовольствием от своей морской торговли, решающее значение во время войны имеет сохранение ее морских коммуникаций как с азиатским континентом, так и с другими странами Тихоокеанского бассейна. Это же условие является первой и основной предпосылкой, делающей для Японии возможным ведение любой сухопутной войны, осуществление ее агрессии против всякой азиатской континентальной державы. И теперешняя захватническая война Японии против Китая была бы немыслимой, если бы Япония была лишена возможности беспрепятственно перебрасывать морем свои войска и военное снаряжение на китайскую территорию. Следовательно, стратегия Японии, как и британская, неизбежно и целиком основывается на обеспечении коммуникаций, на их защите от воздействия противника.

Что касается Италии, то последняя «имеет только три линии сообщения с остальным миром, три канала для ее снабжения: Суэц, Гибралтар и Дарданеллы»[2]. Так, во время итало-абиссинской войны военная оккупация итальянцами Абиссинии оказалась возможной лишь в условиях беспрепятственных перевозок через Суэцкий канал, так как Абиссиния не имеет никакой экономической базы. Совершенно очевидно, что в случае перерыва морскими или воздушными силами противника соответствующих морских коммуникаций через Средиземное или Красное море итальянские оккупационные войска в Абиссинии были бы отрезаны от своих баз и лишены возможности получать необходимое снабжение. Италия в этом случае неминуемо утратила бы свою восточноафриканскую «империю».

Для Франции как экономической, так и стратегической необходимостью во время войны являлось поддержание морских коммуникаций с ее североафриканскими владениями — через Атлантический океан и Средиземное море. На поддержании этих коммуникаций были построены мобилизацион-

---

[1] Полный текст перевода см. в журнале „Мировое хозяйство и мировая поилтика". 1935 г., документация.

[2] Меморандум итальянской делегации на Лондонской морской конференции от 19 марта 1930 г.

ные планы Франции, основанные на широком использовании «цветных войск». Правда, эти планы в значительной степени не осуществились в связи с капитуляцией Франции.

Даже Соединенные Штаты Америки, по богатству внутренними ресурсами занимающие первое место среди капиталистических стран, жизненно заинтересованы в охране своих основных коммуникационных линий, в особенности Панамского канала. Значение этой проблемы для США охарактеризовано в послании президента Рузвельта конгрессу (28 января 1938 г.) следующими словами: «Надлежащая оборона означает, что мы должны держать всякого потенциального противника на много сотен миль от наших континентальных границ. Мы не должны предполагать, что наша оборона будет ограничиваться одним океаном и одним побережьем и что другой океан и другое побережье будут в безопасности. Мы не можем быть уверенными, что будет в безопасности соединительное звено — Панамский канал. Надлежащая оборона требует поэтому одновременной защиты каждой части Соединенных Штатов Америки».

Таким образом, защита своих коммуникаций является основной стратегической проблемой, стоящей перед каждой морской державой. Но и здесь правильно положение, что наступление — лучший способ обороны. Поэтому наряду с обеспечением своих коммуникаций необходимо нарушение и по возможности срыв морских коммуникаций противника. В выполнении этих обеих тесно связанных между собой задач и заключается владение морем в пределах данного морского театра [1].

Владение определенным морским театром попрежнему является конечной целью морской политики и стратегии любой крупной морской державы. Так, официальная задача японской морской политики официально сформулирована японским адмиралом Ходзиме Мацусита в следующих словах: «Из определения наших нужд (в виде экономического превосходства) и целей (в виде господства в Восточной

---

[1] Подчеркивая решающее значение проблемы коммуникаций, мы отнюдь не умаляем значения таких задач флота, как оборона своих берегов от вторжения и обеспечение десантов на берегах противника, поддержка операций сухопутной армии, уничтожение — полное или частичное — неприятельского флота. Нетрудно доказать, что при выполнении каждой из этих задач решающую роль играет та же проблема коммуникаций. Слова Наполеона „секрет войны в коммуникациях“ полностью сохраняют значение и в наши дни.

Азии) явствует, что флот должен быть таким, чтобы он мог осуществлять владение морем на Востоке при всех обстоятельствах»[1]. Согласно официальной декларации бывшего американского морского министра Свенсона от 29 июня 1933 г., развивающей основные принципы морской политики США, целью этой последней является «создавать, содержать и направлять флот, не уступающий никакому другому, в соответствии с договорными постановлениями; развивать до максимума боевую силу флота и способность владеть морем для защиты нации и ее интересов...» В том же духе высказываются и руководители морской политики других империалистических держав.

Новая военная техника (авиация, подводный флот и т. д.) усложняет ведение войны на море и выполнение отдельных операций, особенно в районах, находящихся в сфере воздействия бомбардировочной авиации сторон. Но это отнюдь не умаляет значения коммуникаций и не изменяет основных задач, возлагаемых в связи с этим на военно-морской флот в сотрудничестве с другими родами оружия. Выполнение всевозможных, весьма разнообразных задач какого-либо флота неразрывно связано с основной проблемой — проблемой коммуникаций.

Для разрешения этих задач величайшее, можно сказать, решающее значение имеет система морских баз каждой страны, в особенности баз, расположенных на главных морских театрах. Именно эти базы определяют оперативные возможности флота. Именно они дают возможность охраны своих морских коммуникаций и срыва морских коммуникаций противника. В современных условиях, когда флот осуществляет свои операции в тесном сотрудничестве с авиацией и при ее ближайшем содействии, система морских баз должна сочетаться с системой баз авиационных. Поэтому, например, важнейшие аэропорты, узловые пункты сети воздушных сообщений Британской империи (скрытые оперативные базы военной авиации) располагаются ныне в непосредственной близости от морских баз британского флота. Современная война — не в меньшей степени война баз, чем война кораблей и самолетов. Подготовка той или иной державы к войне на том или ином морском театре выражается прежде всего в мероприятиях, направленных к созданию системы морских и авиационных баз. Так, на Средиземном море

[1] „Contemporary Japan", декабрь 1934 г.

итальянский треугольник морских баз Специя — Кальяри — Трапани противостоит французскому треугольнику Тулон — Бонифачио—Бизерта. Ту же картину противостоящих друг другу систем морских и авиационных баз мы можем наблюдать на Тихом океане и на других морских театрах.

Что касается сравнительного значения отдельных родов морского оружия, или сравнительного значения морского флота и авиации, то здесь также налицо совершенно ясная и отчетливая картина.

Морские вооружения попрежнему играют крупнейшую роль в современной войне. Утверждения, будто авиация «вытеснит» морской флот, оказались несостоятельными. Самое противопоставление одного оружия другому является неправильным: они не только не «вытесняют», но, напротив, взаимно дополняют друг друга, и в зависимости от задач, обстановки и состава сил корабли флота и бомбардировочная авиация могут передавать друг другу нанесение главного удара по флоту противника для ослабления его в море или в базах. Кроме того, разведывательная морская авиация служит в качестве «глаз» флота, делая возможной дальнюю разведку, облегчающую командованию морских сил необходимую ориентировку; она облегчает также корректировку артиллерийских стрельб на предельных дистанциях по невидимым или плохо видимым с кораблей целям. С другой стороны, флот увеличивает радиус действия авиации, обеспечивая для нее необходимые базы. Снабжение и охрана сухопутных баз авиации, в особенности в условиях их отдаленности от метрополии, являются зачастую прямой задачей флота. На море флот создает плавучие базы в виде авианосцев и транспортов для гидросамолетов.

Конечно, развитие бомбардировочной авиации повлияет как на корабельную архитектуру, так и на тактику использования надводного флота и уже ставит одной из задач сделать корабли менее уязвимыми для атак с воздуха. Но это — закономерная эволюция технических средств, которую мы наблюдали при появлении торпед (противоторпедные утолщения) или бронебойных снарядов (новая технология брони и система бронирования).

Таким образом, можно утверждать, что в будущих войнах будет иметь место дальнейшее развитие, усовершенствование и широчайшее применение обоих исключительно важных родов оружия — морского и воздушного.

Прогнозы относительно якобы неизбежной «переоценки

ценностей» отдельных категорий морского оружия и утверждения, будто линкоры утратят свое значение с развитием подводного и москитного флотов, будто центр тяжести в строительстве флотов, в морской стратегии и тактике переносится на легкие силы, не оправдались и опровергаются на практике возобновлением строительства линкоров. Относительно увеличивающийся состав легких сил всех флотов не заменяет линкоры, а служит для их лучшего обеспечения. Теоретическая порочность подобных утверждений совершенно очевидна, поскольку линкоры и легкие силы флота имеют совершенно различное назначение, и противопоставлять их столь же абсурдно, как противопоставлять воздушный флот морскому или бомбардировочную авиацию истребительной. Все эти категории морских сил дополняют одна другую и взаимно расширяют свои оперативные возможности. Если эсминцы защищают линкоры от торпедных атак подводных лодок, а иногда могут противостоять и аналогичным себе легким силам, то линкоры составляют для них мощное прикрытие против главных сил неприятельского флота. Поскольку, несмотря на развитие и технический прогресс торпеды, артиллерия попрежнему является главным оружием флота, линкоры, как мощные артиллерийские корабли, составляют основу боевой мощи каждого большого флота. Линкоры вместе с тем в связи с их мощным бронированием и противоминными устройствами обладают и наилучшей защитой против современного артиллерийского огня, торпедных атак, мин и воздушных бомбардировок.

В последнее время основные усилия всех крупных морских держав сосредоточены именно на строительстве линкоров. Германия в 1934—1935 гг. перешла к строительству больших линкоров-дредноутов, Франция возобновила строительство линкоров с 1932 г., Италия — с 1934 г. С отпадением в конце 1936 г. ограничений, установленных Вашингтонским и Лондонским морскими договорами, строительство линкоров возобновили три «океанские» державы — Британская империя, США и Япония. Руководители морской политики названных стран никогда не склонялись к «переоценке ценностей» — в смысле какого-либо умаления роли линейного флота. Постоянная и основная доктрина английского адмиралтейства в отношении линкоров сформулирована даже в уже цитированной нами «Белой книге» в следующих словах: «В составе главных сил флота линейный ко-

рабль остается необходимым элементом, на котором основывается вся структура нашей морской стратегии».

По выражению крупнейшего американского морского авторитета и бывшего главнокомандующего флотом США адмирала Ривса, «линкор остается сильнейшим боевым элементом флота вследствие того, что он обладает наибольшей наступательной мощью и может выдерживать более серьезные повреждения, чем какой бы то ни было другой тип корабля. Флот, лишенный линкоров, был бы бессильным перед флотом, располагающим ими». В Италии — хотя она и является родиной доктрины Дуэ [1] — официальная морская доктрина гласит совершенно другое. Именно бывший заместитель морского министра адмирал Каваньяри заявил о необходимости постройки для Италии линкоров и линейных крейсеров, так как «Италия должна иметь океанский флот, способный оперировать на морских просторах». Что касается Франции, то один из авторитетнейших французских органов военной прессы, констатируя, что «Германия сосредоточила свои усилия на строительстве кораблей наибольшей боевой ценности», призывал «сосредоточить также усилия на наиболее важной части флота — на линейных кораблях» [2].

Из других классов боевых кораблей, помимо линкоров, довольно большое значение приобретают в настоящее время авианосцы и авиатранспорты (транспорты для гидросамолетов). Это объясняется все возрастающей ролью морской авиации. Для нужд последней строятся в большом количестве самолеты морской авиации, предназначенные к посадке на палубу авианосцев, а также и гидросамолеты, прежде всего крупные летающие лодки с большим оперативным радиусом. Авианосцы и транспорты для гидросамолетов строятся ныне повсеместно. С другой стороны, новостью последних лет является появление специальных кораблей, предназначенных для защиты флотов от воздушных атак, — кораблей морского противовоздушного сопровождения. В Англии для этих целей приспосабливаются сравнительно устаревшие крейсера и эсминцы, специально вооружаемые вместо ранее установленной на них артиллерии исключительно зенитными батареями. Вместе с тем усиливается количественно и качественно противовоздушное вооружение кораблей всех клас-

---

[1] Доктрина Дуэ придает исключительное значение господству в воздухе, недооценивая вместе с тем роль всех других факторов, определяющих исход войны.

[2] „France Militaire“ от 20 января 1938 г.

сов: линкоров, авианосцев, крейсеров, эсминцев, сторожевых кораблей.

Легкие силы флота — крейсера, эсминцы, миноносцы, сторожевые корабли и т. д., а также подводные лодки, имеющие свое самостоятельное назначение и ни в какой степени не «конкурирующие» с крупными боевыми кораблями, — строятся в большом количестве всеми морскими державами. Наконец, следует отметить строительство большого количества кораблей специального назначения. Сюда относятся минные заградители, тральщики, нефтеналивные суда, плавучие мастерские, плавучие базы для различных классов кораблей — миноносцев, подводных лодок, торпедных катеров, — плавучие склады и т. д. При все усложняющихся функциях и технике современного военного флота роль различных кораблей специального назначения все возрастает. Повсеместным становится также строительство «москитного» флота, или «морской пыли», в первую очередь быстроходных торпедных катеров. Роль этого нового оружия, несмотря на его ограниченный радиус действия, может быть весьма значительной при взаимодействии с другими классами боевых кораблей и морскими базами.

Внесение принципиальной ясности в эти вопросы, касающиеся основных принципов морской стратегии, взаимодействия различных родов оружия и сравнительного значения отдельных классов боевых кораблей, представляется исключительно важным и необходимым, ибо надо иметь в виду, что в иностранной прессе всякие сомнительные «теории» выдвигались подчас с явно маскировочной целью, для прикрытия подлинных планов соответствующих адмиралтейств и морских генштабов.

Изучение конкретных фактов в области подготовки империалистических держав к теперешней войне на море и первых итогов самой войны несомненно поможет проверке соответствующих теоретических положений.

ПОДГОТОВКА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ФРАНЦИИ К ВОЙНЕ НА МОРЕ

Англо-французский военный блок готовился к начавшейся в 1939 г. войне заблаговременно и тщательно. Руководители англо-французской стратегии при этом не только непосредственно учитывали Германию в качестве своего ближайшего противника, но и подготавливали заранее возможности расширения арены будущей войны. Развитие военных операций намечалось не только на Северном море, где они развернулись уже в первый период войны, но и на Средиземном море, ставшем театром войны несколько позже, и в океанах обоих полушарий. Очевидным подтверждением этого является создание Англией обширной системы опорных позиций для обеспечения своих коммуникаций на указанных театрах, с одной стороны, и для воздействия на коммуникации своих вероятных противников, в частности, Германии, а в дальнейшем Италии и, возможно, также и Японии, — с другой.

Но не только в этом выразилась военная подготовка Великобритании. Она весьма быстрыми темпами шла по всем линиям. Это относится и к созданию и усилению опорных позиций на различных морских театрах — военно-морских и военно-воздушных баз, и к выполнению обширных программ по усилению английского флота во всех классах боевых кораблей. Вместе с тем проводились и обширные мероприятия по милитаризации торгового флота, поскольку заблаговременно подготовлялось введение системы конвоев, вооружение торговых судов и т. д. На Северном море Великобритания в дополнение к базам мирного времени — Портсмуту, Плимуту, Чатаму — заблаговременно подготовляла и использование в качестве оперативных баз тех пунктов, которые уже выполняли соответствующее назначение в войне против

того же противника в 1914—1918 гг. Сюда относятся Скапа-Флоу и Росайт. Мероприятия по приведению этих баз в боевую готовность знаменовали собой решимость британского империализма к развязыванию войны против Германии.

Но одновременно учитывалась возможность войны и на других морских театрах, с другими потенциальными противниками Британской империи. С этим были связаны военные приготовления последней на Средиземном море и на Тихом океане.

Система британских морских баз на Средиземном море быстро укреплялась и расширялась. Если одно время в некоторых органах прессы шли толки о стратегической «эвакуации» Великобританией Средиземного моря, то еще до начала теперешней войны эти толки окончательно прекратились. И в этом отношении весьма показательно заявление известного британского морского теоретика, адмирала Ричмонда, который сказал: «Мы не можем эвакуировать Средиземное море, если мы желаем играть подобающую роль в европейских делах»[1]. В связи с этим были чрезвычайно усилены средства береговой обороны и противовоздушной защиты главных баз британского средиземноморского флота — Мальты и Гибралтара.

Однако развитие итальянской системы военно-морских баз на Средиземном море, усиление военно-морского флота и особенно авиации Италии делали затруднительным поддержание морских коммуникаций Великобритании в центральной части Средиземного моря.

Конечно, Мальта лучше всего контролирует все морские сообщения Средиземного моря, являясь узлом всех мировых и значительного числа внутренних морских путей этого бассейна. Но при неизменности географической обстановки постепенно изменялась стратегическая. Усиление авиации Италии значительно изменило оценку Мальты. Если последняя «висит» на морских путях, то итальянская авиация «висит» над Мальтой. И хотя утверждения итальянских военно-морских авторитетов о возможности для итальянской авиации «вымести» английский флот с Мальты, в свете опыта теперешней войны, выглядят весьма фантастическими, тем не менее базирование на Мальту главных сил британского средиземноморского флота было бы связано с большим риском.

---

[1] «Morning Post» от 31 июля 1937 г.

Этот фактор и учет англичанами опыта войны в Испании (удары авиации обеих сторон по морским базам) заставили их искать более удаленные от аэродромов противника базы, создавать свои новые воздушные базы (Кипр) и усиливать старые (Египет, Палестина). С началом войны с Италией возможность поддержания британского судоходства вдоль Средиземного моря сильно затруднилась. Основная стратегическая задача Великобритании при подобной ситуации сводится не столько к защите морских коммуникаций, проходящих вдоль всего Средиземноморского бассейна, сколько к удержанию в своих руках контроля над всеми тремя выходами из Средиземного моря — Гибралтарским проливом, Суэцким каналом и, наконец, Дарданеллами и Босфором. Таким образом, Великобритания имеет полную возможность воздействовать на важнейшие морские коммуникации Италии, имеющие для последней большое военно-экономическое значение.

Вместе с тем британский империализм, будучи вынужденным считаться с относительным ослаблением своих позиций в центральной части Средиземноморского бассейна, стремится полностью сохранить, а по возможности и укрепить свой военный контроль над странами Северо-Восточной Африки и Ближнего Востока.

Новые морские и воздушные базы создаются в восточной части Средиземноморского бассейна, в частности, на острове Кипр (Фамагуста, Лимассоль, Никозия) и в Палестине (Хайфа). В срочном порядке усиливаются и заново переоборудуются базы в Египте и в зоне Суэцкого канала (Александрия, Порт-Саид, Акаба). В противовес итальянским военным мероприятиям в Абиссинии, укрепляются с помощью британских инструкторов вооруженные силы и средства обороны Египта на основе англо-египетского договора о военном союзе от 26 августа 1936 г. Соответствующие приготовления ведутся и в восточноафриканских колониальных владениях Великобритании. В порту Момбаса (Кения) создается в срочном порядке новая морская и авиационная база.

В апреле 1939 г., когда Италия захватила Албанию, Великобритания поспешила укрепить свои позиции в восточной части Средиземноморского бассейна, дав заверения (совместно с Францией) Греции и Румынии в оказании помощи этим странам в случае агрессии, а затем (в мае) заключив соглашение о взаимной помощи с Турцией. Аналогичное соглашение несколько позднее было заключено между Турцией

и Францией, а 19 октября 1939 г. был подписан тройственный англо-франко-турецкий пакт о взаимопомощи.

Этим соглашениям руководители британской стратегии придавали чрезвычайно важное значение с точки зрения борьбы за господство в Средиземноморском бассейне.

Расчеты их в этом отношении были лучше всего выражены в чрезвычайно интересной статье, напечатанной 12 апреля 1939 г. в «Times». Ввиду особой важности этих высказываний, мы позволим себе подробно процитировать их:

«Восточный бассейн Средиземного моря пересекается двумя важными линиями торговли: из Дарданелл и через Суэцкий канал. Через Дарданеллы идет экспорт из России и с Балкан, русской и румынской нефти и пшеницы и продуктов отнюдь не малозначащей Малой Азии — этой земли, столь богатой как минералами, так и продуктами сельского хозяйства. Через Суэцкий канал проходит торговля с Востоком и антиподами, значительная часть которой без большого неудобства могла бы итти южным кружным путем, а не через Средиземное море. Но торговля с Индией и Персией, включая персидскую нефть, могла бы осуществляться таким образом лишь ценою большого удлинения пути и, следовательно, увеличения стоимости перевозок. Таким образом, представляется весьма важным для всякой средиземноморской державы, для которой снабжение морем является существенным, предотвратить, если она может, попытку врага запереть средиземноморский путь. Борьба с этой целью должна была бы главным образом вестись в восточной части Средиземного моря.

Этот бассейн является также особенно важным для нашей страны. Там находится единственная британская территория, помимо Мальты, на Средиземном море, а именно — остров Кипр. Он фланкируется Египтом — страной, с которой мы находимся в союзе, — и мандатной территорией — Палестиной, за которую мы ответственны.

Морская стратегия даже в малом масштабе, как в восточной части Средиземного моря, является главным образом вопросом баз, и поэтому чрезвычайно важным представляется рассмотрение того, в какой степени эта область обеспечена возможностями базирования. Бедность в этом отношении берегов Ливии достаточно известна. Восточный берег Египта также лишен гаваней (удобных для базирования) вплоть до Александрии. Александрийская гавань защищена и удобна. В 1936 г. при сосредоточении английского флота в восточной

EB_1941_AKS_164

части Средиземного моря она, как известно, вмещала большую часть британского средиземноморского флота. Вход в Суэцкий канал — Порт-Саид дает возможность стоянки для небольшого количества кораблей. Такую же возможность дает Хайфа на побережье Палестины, в 170 милях к северо-востоку. На Кипре, в 250 милях к северу, расположена Фамагуста, вмещающая также незначительное число военных кораблей.

Северное побережье восточной части Средиземного моря, с другой стороны, является прямой противоположностью. Непосредственно против каблука Италии находится греческий остров Корфу. Между этим островом и континентом расположена великолепная гавань. Политические условия могут, однако, нейтрализовать ее выгоды, потому что, хотя гавань образуется самим островом, побережье континента напротив него является албанской территорией. Ни одна гавань не может быть использована во время войны, если она находится под непосредственным наблюдением врага, не говоря уже об артиллерийском обстреле с иностранных территорий. К югу от Корфу находятся, однако, Ионические острова; два из них — Левкас и Кефалиния — имеют превосходные гавани, так же как и континентальная территория Греции, находящаяся против них. Они находятся на расстоянии приблизительно 200 миль от ближайшей итальянской территории. На 150 миль к югу опять-таки находится превосходная гавань Наварина.

Если обогнуть южную оконечность Греции, то в Эгейском море оказываются гавани в большом количестве не только на континенте, но и на Цикладах, так же как и дальше на севере. Гавани на островах Лемнос и Митилена были использованы британским флотом во время мировой войны. Побережье Малой Азии также имеет превосходную, защищенную со всех сторон гавань Смирну. Эта последняя была бы полезной в случае операций при входе в Дарданеллы, но она расположена на окраине Средиземноморского бассейна. В отношении последнего Циклады и Саронический залив, над которым господствуют Афины, имеют большое значение...

Краткий обзор физической географии восточного бассейна Средиземного моря со стратегической точки зрения показывает, таким образом, значение тех держав, территории которых соприкасаются с ним с севера. Они контролируют гавани, и хотя доступ к этим гаваням не является абсолютно необходимым для морской державы, на которой лежит за-

дача охраны средиземноморских путей против попыток какой-либо средиземноморской державы закрыть их, он, несомненно, сделал бы эту задачу гораздо менее трудной».

Таким образом, Великобритания в Восточной части Средиземноморского бассейна обеспечила себе возможность «брать в кредит» базы на территориях Турции, Греции и Египта.

В условиях, когда Турция является союзницей Великобритании, а Греция приняла с ее стороны заверения в помощи, а в дальнейшем была вовлечена в войну на ее стороне, морские силы названных государств должны учитываться при определении «баланса» на Средиземном море. Турецкий флот состоит ныне из одного линейного крейсера «Явуз» (бывший германский «Гебен»), 4 новейших эсминцев и 8 подводных лодок, не считая устаревших кораблей. Греческий флот, не считая старых кораблей, состоит из 6 эсминцев и 6 подводных лодок.

Но особое значение имеют с точки зрения стратегических планов британского империализма не морские силы названных стран, а базы на их территории. Помимо Смирны (Измира), рассматриваемой руководящими кругами Лондона в качестве дополнительной военно-морской базы для английского флота, предполагается использование в аналогичных целях Александретты. Взамен за возвращение санджака (округа) Александретты (Хатай) Турции турецкое правительство дало согласие на оборудование там базы при участии английских и французских фирм.

Использование турецких баз связывалось с планами англо-французского империализма относительно превращения Турции в новый плацдарм для развязывания войны на Ближнем Востоке. Соответствующие мероприятия, в частности создание ближневосточных армий Франции и Великобритании под командованием генералов Вейгана и Уэйвеля, развернулись в полном объеме уже после начала войны.

Страхуя себя на случай перерыва кратчайших имперских коммуникаций на Средиземном море, руководители британской морской политики обеспечивали заблаговременно «резервные» пути вокруг африканского континента и мыса Доброй Надежды. Здесь создается как бы вторая линия имперских стратегических позиций. В связи с этим правительство Южно-Африканского Союза превращает, по согласованию с британским правительством, Кэптаун в первоклассную военно-морскую базу.

В частности, здесь, как и в Сингапуре, устанавливается гигантский плавучий док для линкоров и сооружается сухой док таких же размеров. Общая стоимость работ по превращению Кэптауна в первоклассную морскую базу исчислена более чем в 10 млн. ф. ст.

Работы по сооружению базы в Кэптауне предполагалось закончить в 1940 г. Остров Роббин, находящийся в Столовой Бухте, в семи милях от Кэптауна, превращается в местный «Гибралтар». На нем устанавливается батарея из 381-*мм* орудий. Такие же батареи устанавливаются на континентальном берегу Столовой Бухты. Ист-Лондон и Порт-Элизабет также включены в общую схему береговой обороны Южно-Африканского Союза. Усиливаются средства противодесантной борьбы и оборона подступов к стратегическим пунктам Союза. Войска последнего интенсивно перевооружаются артиллерией, бронемашинами и самолетами, частью заказываемыми в Англии, частью производимыми местными военными заводами.

Одновременно укрепляются также в качестве опорных пунктов для морских и воздушных сил другие порты на территории союза — Симонстаун (близ Кэптауна) и Дурбан (на восточном побережье доминиона).

Для обеспечения британских «резервных» морских коммуникаций вокруг африканского континента и мыса Доброй Надежды Фритоун (Сиерра-Леоне) в Западной Африке должен быть, согласно предвоенным планам, превращен в первоклассную военно-морскую базу в 8-летний срок. Не исключена возможность ускорения этой программы. В 1939 г. усилен гарнизон Фритоуна, в частности, его береговых батарей. Созданы новые запасы горючего.

14 февраля 1938 г. состоялось официальное открытие Сингапурской морской базы, составляющей краеугольный камень британской имперской обороны на Тихом океане. Осуществляется создание связанной с нею системы морских и воздушных баз.

Сингапур ныне поистине превращен в «Гибралтар Востока». Портовое оборудование Сингапура включает два огромных дока (один плавучий, один сухой), способных принимать крупнейшие современные линкоры (до 50—55 тыс. *т* водоизмещения); огромные запасы горючего хранятся в резервуарах, недоступных для воздушных атак. Построены и оборудованы морские и сухопутные аэродромы не только с многочисленной истребительной авиацией, прикрывающей

базу, но и с разведчиками дальнего действия и бомбардировочными частями. Мощная береговая оборона острова Сингапур (включающая орудия крупнейших калибров, до 456-*мм* включительно), многочисленные батареи зенитной артиллерии, огромные запасы и склады различных военных материалов, обширные казармы и прочие помещения, могущие в случае надобности вместить многочисленный гарнизон, — все это говорит о том, что Сингапур действительно стал третьей из великих морских баз британского флота, наряду с Гибралтаром и Мальтой, и значительно сильнее их в воздушном отношении.

В середине 1938 г. закончено расширение верфей Сингапура. Доки порта ныне занимают пространство в две с половиной мили длиной. Сингапур превращается в крупнейший порт к востоку от Суэцкого канала. Общая сумма расходов на сооружение Сингапурской базы до конца 1938 г. достигла 20 млн. ф. ст.

Предполагалось, что эта база должна стать главной базой будущего английского тихоокеанского флота. Когда будет выполнена теперешняя британская кораблестроительная программа, Сингапурская база должна принять эскадру линкоров, которая явится ядром будущего тихоокеанского флота, вместе с отрядами легких надводных кораблей, подводных лодок и вспомогательных судов.

Прочие соединения имперских морских сил, находящиеся на Тихом океане, — австралийский флот, новозеландская крейсерская дивизия, дальневосточная или китайская эскадра, ост-индская эскадра, наконец, африканская эскадра, — должны влиться в будущий тихоокеанский флот, независимо от того, будут ли они официально его частями или, как теперь, будут представлять самостоятельные соединения.

Создание тихоокеанского большого флота преследует как внешнеполитические, так и внутриимперские цели. Первые сводятся прежде всего к укреплению британских стратегических позиций на Тихом океане перед лицом «экспансии на юг» со стороны Японии и усиления японского влияния. Вторые связаны со стремлением Лондона поддержать военные и политические связи между Великобританией и доминионами, а также, путем сосредоточения большого военного «кулака» в Сингапуре и других важнейших стратегических пунктах данного театра, усилить противодействие национально-освободительному движению в Индии. Последней британский им-

периализм, как известно, отнюдь не склонен предоставлять статута доминиона [1].

Но этим значение Сингапура далеко не исчерпывается. Сингапур не только узловой пункт мировых морских сообщений. Он вместе с тем важнейшее соединительное звено в цепи британских имперских воздушных коммуникаций. Через него проходит великая имперская воздушная магистраль, связывающая Великобританию с Австралией и Новой Зеландией через Индию. Недалеко от Сингапура — в Пенанге — от этой линии отходит ответвление, связывающее ее с Гонконгом — передовой британской морской и авиационной базой на Дальнем Востоке. Соответственно с этим в Селитаре (на северном побережье острова Сингапур), наряду с морской базой, рядом с гражданским авиапортом, оборудованы три тщательно защищенных военных аэродрома. Аэродромы рассчитаны на обслуживание многочисленных эскадрилий.

Вокруг Сингапура возникла цепь британских морских и авиационных баз. В Пенанге — на Малаккском полуострове, севернее Сингапура, в Тринкомали — на Цейлоне, на Никобарских островах — между Цейлоном и Сингапуром — в срочном порядке расширяются и создаются заново базы для легких сил флота. В каждом пункте морская база дублируется оборудованной по последнему слову техники авиационной базой.

Сингапур закономерно превращается в центр британских стратегических позиций на Тихом океане — в их основу. Не случайно вдоль западного побережья Малаккского полуострова, северного берега острова Борнео и Саравака создана густая сеть аэродромов как гражданских, так и военных. Наряду с уже существующими гражданскими аэродромами в пунктах Синген Патани, Пенанг, Ипох, Куала Лумпур, Бату Пахт, Кота Беру, Ситнаван, Порт-Светтенхэм созданы и военные аэродромы в Клуанге, Тайпинге, Алор Старе и в том же Пенанге. Особое значение имеет оборудование но-

---

[1] В условиях, когда военные операции против Германии и Италии приковывают главные силы британского флота к Северному и Средиземному морям, осуществление первоначально намеченных планов, относящихся к созданию тихоокеанского флота, становится проблематичным. В связи с этим, при наличии усиливающегося военного сотрудничества между Великобританией и США, особую актуальность приобретает вопрос использования Сингапура и прочих британских баз американским флотом и авиацией.

вого военного аэродрома в Клуанге, на территории Малаккского султаната Жохор, к северу от Сингапура.

Таким образом, принимаются предохранительные меры для предотвращения неожиданного нападения на Сингапур или попытки его обхода с севера. Общее число аэродромов и посадочных площадок на Малаккском полуострове и соседних территориях еще до войны достигало, как полагают, сорока.

Особое значение придается сооружению морской и авиационной базы в Тринкомали, на Цейлоне. На оборудование этой базы отпускались в последние годы перед войной крупные ассигнования (в бюджете 1938—39 г. — 1,5 млн. ф. ст.). Как отмечал один из британских авиационных авторитетов капитан Пайн: «Ныне признана огромная стратегическая ценность этой гавани как базы на полпути между Аденом и Сингапуром. Она может стать еще более важной, если японцам удастся убедить Сиам предоставить им прорыть канал через сиамскую территорию на Малаккском полуострове, что имело бы своим последствием «обход» Сингапура» [1].

В дополнение к Сингапуру в мощную базу для морских и воздушных сил превращается и Гонконг, представляющий собой как бы форпост указанной британской стратегической системы.

Соответствующие мероприятия стали возможными лишь с начала 1937 г., с отпадением ограничений, установленных Вашингтонским морским договором, поскольку Гонконг входил в зону, где оборудование баз и создание укреплений воспрещалось статьей XIX указанного договора. Укрепление Гонконга проводится форсированными темпами.

Противовоздушная защита так же как и береговая оборона острова, чрезвычайно усиливается. Во всех частях острова, равно как на «арендованной» китайской территории Коулун на континенте, строятся военные дороги, преимущественно подземные. Создаются столь же защищенные от воздушных атак подземные водохранилища и резервуары горючего; небольшой остров близ Гонконга изрыт подземными убежищами. Сооружено три форта, собственно представляющие собой отдельные крепости: два по обеим сторонам входа в гавань и третий на «арендованной» территории, являющейся хинтерландом Гонконга. Береговые батареи устанавливаются в десятках других различных пунктов. Повсюду устанавли-

[1] «Daily Telegraph and Morning Post» от 17 декабря 1938 г.

ваются также многочисленные зенитные орудия. В дополнение к существующему гражданскому авиапорту одновременно оборудуется огромная военная авиационная база. Гонконг играет крупнейшую роль в системе мировых воздушных сообщений, так как здесь соединяются британская и американская воздушные магистрали на Тихом океане.

Вообще в этом секторе Тихого океана стратегические позиции Великобритании находятся в наибольшей близости к форпостам США (Филиппины). Поэтому сохранение этих позиций представляется для Великобритании особенно важным с точки зрения возможностей установления контакта с США пред угрозой японской экспансии.

На полуострове Стенли в южной части острова Гонконг строятся обширные казармы, могущие вместить многочисленный гарнизон. На укрепление Гонконга и превращение его в морскую и авиационную базу еще до начала теперешней войны затрачено не менее 8, а по другим сведениям даже до 10 млн. ф. ст.[1], т. е. немногим меньшая сумма, чем на сооружение Сингапурской базы. Одни эти цифры говорят о размерах производимых работ и их значении.

Однако стратегическое значение Гонконга заметно умаляется в связи с захватом японцами Кантона, острова Хайнань и других китайских владений, что означает окружение британской морской базы и значительное ослабление британских стратегических позиций на Дальнем Востоке и в «южных морях».

На сегодняшний день стратегическое положение Британской империи на Дальнем Востоке является отнюдь не завидным. Несмотря на мощную систему морских баз на этом театре, вряд ли до окончания текущей кораблестроительной программы будет возможным отправить туда сколько-нибудь значительную часть главных сил британского флота. Положение накануне войны было довольно верно охарактеризовано теперешним первым лордом адмиралтейства Александером (тогда пребывавшим в оппозиции) 16 марта 1939 г.

«Какая ситуация, — сказал Александер, — стоит перед британским флотом вследствие политики отказа от принципа коллективной безопасности? Японский флот господствует в дальневосточных водах вплоть до Французского Индо-Китая, и мы видим, что наши контр-адмиралы, командующие морскими силами на Янцзы, фактически находятся

---

[1] «New York Times» от 16 мая 1937 г.

под японским контролем. Ни один из британских военных кораблей, даже самая маленькая канонерка, не может проходить вверх по реке, и британская торговля пришла к концу... Гонконг полностью окружен вследствие японского вторжения в Южный Китай. Палата общин должна учитывать факты, связанные с кризисом, дважды возникавшим в Европе и могущим в любой момент возникнуть на Дальнем Востоке. Мы должны решить, должны ли мы оборонять или эвакуировать Гонконг, и что должно быть основой нашей дальневосточной морской стратегии при таких обстоятельствах».

Крупнейшую роль в системе британской имперской обороны на Тихом океане играют базы, сооруженные на территориях британских доминионов — Австралии и Новой Зеландии. Порт-Дарвин (на северном побережье Австралии) уже в течение нескольких лет оборудуется в качестве крупной морской и авиационной базы. В дополнение к этому в 1938 г. начаты работы по превращению в первоклассную морскую базу и крепость также и Сиднея. В сентябре 1938 г. произведена проверка береговой обороны указанного порта. Установлены береговые батареи и осуществлены другие военные приготовления в Брисбене, Фриментле и прочих австралийских портах. В Новой Зеландии в морскую и авиационную базу превращается порт Окленд.

Оба британских доминиона Тихого океана проводят в жизнь обширные мероприятия в целях укрепления своей обороны. Австралия не только увеличивает в большом масштабе и модернизирует свои наличные военные силы — сухопутную армию, флот и авиацию, но и расширяет свой «военный потенциал». В частности, строятся новые заводы для производства самолетов, танков, орудий (включая морские орудия) и пулеметов, предназначенные для обслуживания военных потребностей как самой Австралии и Новой Зеландии, так и Южно-Африканского Союза.

Задачи английской морской стратегии на Тихом океане включают наряду с обороной британских владений также и защиту владений Голландской Ост-Индии. Необходимость этого с точки зрения британских империалистических интересов совершенно очевидна, независимо от того, имеется ли на этот счет формальное англо-голландское соглашение или нет его. По определению одного из иностранных органов прессы, «острова Голландской Индии представляют для Великобритании связь между Индией и Австралией. Они поэтому представляют жизненный интерес для Англии, вернее для Британ-

ской империи. Голландская Индия является таким же жизненным вопросом для Британской империи, как Бельгия и Голландия — для самой Англии. При наличии договора или при отсутствии его, Великобритания никогда не потерпит, чтобы Бельгия и Голландия подверглись нападению или захвату со стороны какой-либо континентальной европейской державы [1].

Это есть «один из великих неписаных законов британской внешней политики». То же касается Голландской Индии и ее отношений с Британской империей. Британская империя никогда не потерпит, чтобы какая-либо держава напала на Голландскую Индию и захватила ее. В случае японского нападения на Голландскую Индию Великобритания будет защищать ее неприкосновенность всеми находящимися в ее распоряжении силами» [2].

Заинтересованность Великобритании в судьбе Голландской Ост-Индии проявилась в таких фактах, как имевшая место три года назад поездка фельдмаршала Алленби, который, путешествуя в качестве «частного лица», произвел фактически инспекцию всего архипелага. Японская разведка, придававшая особое значение этой поездке, готовила покушение на жизнь Алленби, которому пришлось окончить свою поездку ранее намеченного срока.

Проблема обороны Голландской Индии против возможного японского нападения была предметом обсуждения во время лондонской имперской конференции 1937 г. Обращает на себя внимание также тот факт, что тогдашний австралийский премьер-министр Лайонс на обратном пути с конференции посетил Голландию и имел здесь «сердечные переговоры» с членами голландского правительства по этому вопросу. Проблема эта была также предметом обсуждения британского и голландского генеральных штабов. С английской стороны голландцев заверили, что их в случае необходимости будут защищать против японского нападения. Вместе с тем с английской стороны был дан совет Голландии «самым деятельным образом позаботиться о собственных вооружениях».

---

[1] Истинный смысл этих гарантийных деклараций состоял в том, чтобы „воодушевить" всеми имеющимися силами и средствами нейтральные страны на выступление против врага Англии, чтобы выиграть время и облегчить конечную победу последней. Что касается возможностей защиты Голландской Ост-Индии, то они в основном будут, очевидно, зависеть от военного сотрудничества Великобритании с США.

[2] «Pester Lloyd» от 7 августа 1937 г.

Этому совету Голландия, как известно, последовала. В частности, было приложено много усилий к тому, чтобы голландский воздушный флот стал в качественном отношении первоклассным. Точно так же был намечен и частично проведен ряд мероприятий, направленных к повышению боеспособности флота, который почти целиком сосредоточен в водах Голландской Индии. Между голландским военно-воздушным флотом и британскими военно-воздушными силами установлено самое тесное сотрудничество. Тесно сотрудничали также голландские и британские пассажирские воздушные компании. В частности, участок Сурабайя — Порт-Дарвин эксплоатируется как британской имперской воздушной компанией, так и голландской воздушной компанией.

Важнейшие морские и авиационные порты в Индонезии — Сурабайя и Батавия — являются несомненно «резервными» базами для британских морских и воздушных сил в случае войны на Тихом океане.

Главные силы небольшого голландского флота и авиации расположены в настоящее время на базах Голландской Ост-Индии. Там находилось еще к концу 1939 г. 2 крейсера новейшего типа, 8 эсминцев, не менее дюжины подводных лодок и дюжины торпедных катеров. Накануне оккупации Голландии предполагалось пополнить эти морские силы еще 2 легкими крейсерами, 2 эсминцами и 6 подводными лодками, а также создать флотилию из быстроходных сторожевых кораблей в составе не менее 12 единиц. Состав авиации, расположенной в Голландской Ост-Индии, был доведен к этому времени до 108 бомбардировщиков и 60 летающих лодок. Намечено было также выполнение долгосрочной кораблестроительной и авиационной программы. В частности, на голландских верфях предполагалось в 4—5-летний срок осуществить постройку трех быстроходных линкоров по 27 000 *т*. Один из них был даже заложен. Судя по сообщениям прессы, они предназначались для Тихоокеанского театра.

Морские и воздушные силы Голландии, хотя и недостаточные для защиты ее колониальных владений, могли бы послужить полезным «довеском» к британским морским силам, на которые в случае войны выпала бы соответствующая задача.

В ведении войны британским империализмом огромную роль играют военно-воздушные силы во взаимодействии с морским флотом.

В свое время один из бывших руководителей внешней политики Великобритании, покойный лорд Грей, как-то сказал: «Внешнюю политику нашей страны определяет вопрос о морских силах». Четверть века спустя не менее известный среди прежних руководителей британской дипломатии сэр Остин Чемберлен незадолго до своей кончины подтвердил, что это положение «столь же правильно ныне», как и в предыдущую историческую эпоху. Но, отметил он при этом, «мы должны ныне добавить воздушные силы в качестве фактора, не менее важного для нашего существования как государства» [1].

Аэронаутизм становится ныне столь же неотъемлемым и важным элементом британской имперской стратегии, как и маринизм. Основные линии этой стратегии можно понять лишь в том случае, если мы учтем систематическую, исключительную по своей настойчивости и последовательности активность Великобритании в отношении установления системы имперских мировых воздушных коммуникаций.

В 1929 г. английская полуправительственная компания Imperial Airways устанавливает воздушную линию Кройдон — Карачи, связывающую Великобританию с Индией. В дальнейшем эта имперская магистраль была продлена сначала до Калькутты, затем до Рангуна (Бирма) и, наконец, до Сингапура. С конца 1934 г., после того как австралийская полуправительственная компания Quantas Empire Airways взяла на себя обслуживание линии Порт-Дарвин — Сингапур, последний пункт соединяется с авиационными линиями Австралии. Параллельно с этим идет установление другой великой имперской линии Кройдон — Каир — Кэптаун, связывающей Великобританию с Южно-Африканским Союзом через весь африканский континент. Линия эта проходит через все британские колониальные владения в восточной части африканского континента, составляя их важнейшую коммуникационную ось.

Начиная с конца 1934 г. велась подготовка к крупнейшему преобразованию в системе воздушных сообщений Британской империи. Соответствующая реформа окончательно вступила в силу с 1 января 1938 г. Эти сообщения унифицируются прежде всего в отношении применяемых на них средств воздушного транспорта. Если до этого момента линии обслуживались главным образом сухопутными самолетами и лишь

[1] «Daily Telegraph» от 1 марта 1937 г.

частично большими «летающими лодками», то ныне они обслуживаются исключительно последним видом воздушного транспорта. Сухопутные авиапорты и аэродромы, оборудованные в предшествующие годы на путях из Великобритании в Австралию и Южную Африку, с исключительной тщательностью сохраняются, но они повсюду дублируются водными посадочными площадками для гидросамолетов в портах морского побережья, а также на больших реках и озерах. Соответственно с этим несколько изменяется трасса воздушных путей и остановки на них. Самолеты имперских воздушных линий вылетают не с сухопутного авиапорта в Кройдоне, а из Саутгемптона, а в дальнейшем из Портсмута, где оборудуется специальный аэродром для гидросамолетов.

Трансафриканский воздушный путь состоит из трех основных этапов: Саутгемптон — Александрия, Александрия — Кисуму, Кисуму — Дурбан. От Александрии он идет вдоль Нила до района Великих озер, являющихся истоками последнего. В дальнейшем воздушная линия выходит к порту Момбаса и идет вдоль морского побережья Восточной Африки через Дар-эс-Салаам, Линди, Бейра и Лоренцо-Маркез (Португальская Восточная Африка) до Дурбана, где она соединяется с воздушными линиями Южно-Африканского Союза [1].

Воздушный путь через Индию проходит через Гвадар [2], Карачи (морское побережье Индии), Гайдерабад (на р. Инд), Радж-Саманд, Джанси, Алахабад (на р. Джумна), Калькутту, Читагонг, Акиаб, Рангун, Моульмейн, Мергун, Виктория Пойнт (все последние пункты на морском побережье Индии и Бирмы) до Сингапура [3]. Продолжение воздушной магистрали через Австралию, обеспечиваемое австралийской компанией Quantas Empire Airways, обслуживающей также участок от Сингапура до Порт-Дарвина, проходит по линии Порт-Дарвин (морская и авиационная база на северном побережье Австралии) — порт Роппер (в заливе Карпентария) — Нормэнтон (в юго-восточной части того же залива) — Таунсвиль и затем вдоль восточного побережья Австралии до Брисбена и Сиднея.

Благодаря унифицированной системе воздушного транс-

---

[1] «Times» от 14 апреля 1937 г.

[2] Этот пункт находится на побережье Персидского залива. Для сооружения здесь авиабазы британским правительством получена специальная концессия от султана Муската и Омана, несмотря на противодействие японской агентуры.

[3] «Times» от 10 апреля 1937 г.

порта, организации систематического метеорологического наблюдения, радиообслуживания самолетов в пути и при ночных полетах обеспечено ускорение воздушных сообщений. Так, из Портсмута до Карачи по линии между Великобританией и Индией или до Кисуму по трансафриканской трассе гидросамолеты долетают всего за 60 часов, до Сингапура или Кэптауна (через Дурбан) — за 100 часов, до Сиднея — за семь суток.

От основных имперских авиационных магистралей отходят ответвления, связывающие их с другими системами воздушных коммуникаций. Так, в Хартуме (Англо-Египетский Судан) отходит на запад поперечная трансафриканская линия, связывающая основной имперский путь вдоль восточного побережья Африки с британскими колониями на западном побережье — Золотым Берегом и Нигерией. В апреле 1937 г. открыта воздушная линия Пенанг — Гонконг. Таким образом, последний связывается с основной имперской магистралью. Вместе с тем в Гонконге английская линия смыкается с великой воздушной магистралью США, пересекающей Тихий океан [1].

Такая же «смычка» осуществлена и в другом секторе Тихого океана. Воздушный путь Саутгемптон — Сидней из Великобритании в Австралию, по соглашению между правительствами Великобритании, Австралии и Новой Зеландии, продлен до территории последнего из названных доминионов [2]. Он проходит через остров Тасманию и доходит до Окленда (Новая Зеландия). Здесь он соединяется с южным ответвлением тихоокеанского пути США, о котором речь будет ниже.

В связи с этим открывается также возможность воздушного сообщения Новой Зеландии и Австралии с Канадой. При этом используется трасса американской воздушной линии через Тихий океан, а затем путь идет вдоль побережья США и Канады до Ванкувера. Установленный ныне воздушный путь вдоль всей территории Канады от Ванкувера до Монреаля связывает тихоокеанские воздушные линии с воздушным путем через Атлантический океан, который связывает Великобританию, США и Канаду. Для этого пути, который эксплоатируется совместно Imperial Airways и Pan-American Airways, имеются две альтернативных трассы: Саутгемптон — Ринанна (на западном побережье Ирландии) — Ботвуд (Ньюфаундленд) — Монреаль — Нью-Йорк и

[1] «Times» от 26 мая 1937 г.
[2] «Times» от 3 апреля 1937 г.

Саутгемптон — Лиссабон — Азорские острова — Бермудские острова — Нью-Йорк — Монреаль. Регулярная воздушная связь через Атлантику осуществлена в 1939 г.

Чтобы полностью уяснить возможности воздушных коммуникаций Великобритании, в частности, на Тихом океане, следует учесть также воздушные линии других держав, с которыми она связана особенно тесными политическими взаимоотношениями. В частности, Голландская Ост-Индия, оборона которой в случае войны на Тихом океане целиком зависела бы от поддержки и защиты со стороны британского флота и авиации, была связана со своей метрополией (Голландия) воздушной линией, регулярно функционировавшей уже в течение ряда лет. Воздушные базы и гражданские авиапорты и посадочные площадки Голландской Ост-Индии, несомненно, могли бы служить в случае необходимости резервными опорными пунктами для британской авиации. Франция была связана регулярными воздушными сообщениями с Мадагаскаром и Индо-Китаем. Она поддерживала также регулярные сообщения через свои владения в Западной Африке (в частности, Сенегал) с Южной Америкой по трансатлантической линии Дакар — Наталь. Эти воздушные линии и опорные пункты французской авиации, несомненно, также представляли для Великобритании определенные «резервные» возможности, отпавшие, однако, после капитуляции Франции.

Великобритания, обеспечивая опорные позиции на различных морских театрах для своих морских и воздушных сил, в то же время быстрыми темпами увеличивала наличный состав этих сил. С 1935 г. выполнялись грандиозные программы авиастроительства и одновременно обширные кораблестроительные программы, рассчитанные на то, чтобы сохранить за британским флотом место сильнейшего флота в мире и обеспечить выполнение все усложняющихся стратегических задач, возлагаемых на него. Морской бюджет Великобритании возрастал из года в год, достигая рекордных для мирного времени цифр:

Бюджетные годы	Сумма морского бюджета (в тыс. ф. ст.)
1934—35	55 550
1935—36	64 900
1936—37	81 289
1937—38	105 065
1938—39	126 717
1939—40	149 399

Не менее яркую картину представляли ежегодные кораблестроительные программы:

Число кораблей

Бюджетные годы	Линкоры	Авиа-носцы	Крейсера	Эсминцы	Под-водные лодки	Сторожевые и конвойные корабли
1934—35	—	1	4	9	3	6
1935—36	—	—	3	16	3	6
1936—37	2	2	7	9	8	6
1937—38	3	2	7	16	7	5
1938—39	2	1	7	8	3	—
1939—40	2	1	4	16	4	22

Суммарный тоннаж военных кораблей британского флота, находящихся в постройке, возрастал из года в год.

Дата	Общий тоннаж строящихся кораблей (в тоннах)
1 января 1935 г.	139 300
1 „ 1936 „	291 900
1 „ 1937 „	375 700
1 „ 1938 „	577 000
1 „ 1939 „	544 000
31 марта 1939 „	659 500

К началу 1939 г. корабельный состав британского флота был следующий: 15 линкоров, из них 2 — «Родней» и «Нельсон» — по 33 900 *т*, имеют каждый главное вооружение из девяти 406-*мм* орудий и скорость 23—24 узла; 5 типа «Куин Элизабет» по 30 600 *т*, со скоростью 25 узлов (3 из них были недавно модернизированы и 2 модернизировались), и 5 типа «Роял Соверейн» (один из которых, «Роял Ок», был позднее потоплен германской подводной лодкой в Скапа-Флоу) по 29 150 *т*, со скоростью 23 узла, имеют главное вооружение из восьми 381-*мм* орудий каждый; линейный крейсер «Худ» (величайший военный корабль в мире) в 42 100 *т*, со скоростью 32 узла, имеет такое же главное вооружение; линейные крейсера «Риноун» и «Рипалс» (только что модернизированные) по 32 100 *т*, со скоростью 32 узла, вооружены шестью 381-*мм* орудиями каждый; 7 авианосцев, из них один «Арк Роял» в 22 000 *т*, новейшего типа, только что вступивший

в строй; 4 больших авианосца — «Кореджиус» (впоследствии потопленный германской подводной лодкой), «Глориус», «Фюриус» и «Игл» — по 22 500—22 600 *т* и 1 — «Гермес» небольших размеров (10 850 *т*); небольшой авианосец («Аргус»), так же как и старый корабль этого класса «Пегасус», превращены в учебные корабли; 15 тяжелых крейсеров, из них 2 («Эксетер», сильно поврежденный в бою 13 декабря 1939 г. германским линкором «Адмирал граф Шпее», и «Йорк») — по 8 400 *т* и с главным вооружением из шести 203-*мм* орудий, а остальные 13 — по 10 000 *т* с главным вооружением из восьми 203-*мм* орудий, все со скоростью 32—33 узла; 49 легких крейсеров, из них 8 новейших, типа «Саутгемптон» по 9100—9300 *т*, вооруженные двенадцатью 152-*мм* орудиями каждый и со скоростью 32—33 узла, 8 типа «Амфион» и «Леандер» по 7030—7040 *т*, вооруженные восемью 152-*мм* орудиями, с той же скоростью, 4 новейших малых крейсера типа «Аретуза» по 5270 *т*, вооруженные шестью 152-*мм* орудиями, с такой же скоростью, 4 крейсера типа «Хаукинс» по 9800 *т*, вооруженные девятью 152-*мм* орудиями каждый, со скоростью 30 узлов, 2 типа «Эмерод» по 7500—7600 *т*, вооруженные семью 152-*мм* орудиями, со скоростью 32 узла, 8 крейсеров типа «Д» по 4850 *т*, вооруженные шестью 152-*мм* орудиями, со скоростью 29—30 узлов, 13 крейсеров типа «С» по 4200 *т*, ранее вооруженных 152-*мм* орудиями, но ныне превращаемых в корабли противовоздушной обороны и специально перевооружаемых с этой целью зенитными батареями; 1 устаревший крейсер австралийского флота («Аделаид») и 1 крейсер-заградитель («Адвентчюр»); 172 лидера и эсминца, из них 94 различных новейших типов; остальные построены в годы мировой войны, причем часть из них превращается в корабли для противовоздушной обороны флота и главным образом для конвоирования транспортов, 54 подводных лодки различных типов, 35 кораблей, предназначенных к охране конвоев, и 8 сторожевых кораблей. Сверх того большое количество кораблей специального назначения различных классов.

В постройке к этому времени находились следующие боевые единицы: 7 линкоров, из них 2 — «Лайон» и «Темерер» — программы 1938—39 г. — по 40 000 *т*, с предполагаемым вооружением из девяти 406-*мм* орудий каждый, и 5 — «Кинг Джордж V», «Принц-оф-Уэлс», «Дюк-оф-Йорк», «Джеллико» и «Битти» программ 1936—37 и

EB_1941_AKS_164

1937—38 гг., постройка которых должна была закончиться в 1940 г., — по 35 000 *т*, вооруженные десятью 356-*мм* орудиями каждый; 5 новейших авианосцев типа «Викториус», по 23 000 *т*; 21 крейсер, из них 2 типа «Эдинбург» (улучшенный тип «Саутгемптон»), 9 типа «Фиджи» по 8000 *т* и 10 типа «Дидо» по 5400 *т*; 27 эсминцев, 15 подводных лодок, 2 конвойных и 3 сторожевых корабля, не считая различных кораблей специального назначения.

Рост личного состава британского флота соответствовал расширению его корабельного состава. Если в 1934—35 г. личный состав флота насчитывал 92 338 человек, то в 1938—39 г. он достиг уже 119 000 человек.

Первоначальная сумма морского бюджета на 1939—40 г. составила 149 399 000 ф. ст. Из этой суммы до 80 млн. фунтов покрыто за счет займов обороны. Расходы на новое строительство, а также на модернизацию составляли не менее 61 млн. ф. ст. Расходы на морскую авиацию — 11 750 000 ф. ст. Состав морской авиации, который еще в 1936—37 г. определялся в 220 самолетов, по выполнении кораблестроительной программы 1939 г. должен был быть доведен до 600 самолетов первой линии. Сюда входит лишь корабельная авиация и не входят соединения летающих лодок и других самолетов, базирующихся на береговые базы, тогда как в США и Японии в состав морской авиации входят как тот, так и другой разряды воздушных сил [1].

Британская программа 1939—40 г. предусматривала строительство свыше 80 новых военных кораблей всех классов. Сюда входили 2 линкора по 40 000 *т* (типа «Лайон»), вооруженные 406-*мм* орудиями, 1 авианосец в 23 000 *т* (шестой корабль этого класса, строящийся для британского флота, не считая «Арк-Роял», который к началу 1939 г. вступил в строй), 4 крейсера по 8000 *т* типа «Фиджи», 2 флотилии эсминцев, или всего 16 кораблей, приблизительно по 1400 *т* каждый, 4 подводных лодки, 22 конвойных корабля, из них 20 с большой скоростью хода, вооруженные восемью 102-*мм* орудиями каждый, приспособленные для стрельбы по морским и воздушным целям, нового типа, 1 быстроходный минный заградитель в 2650 *т*, 10 тральщиков, одна база для

[1] Данные о британской программе 1939—40 г. и последующие сведения относительно техники и вооружений британского флота заимствованы из сметы на 1939—40 г. и сопроводительного отчетного меморандума адмиралтейства, а также из доклада парламентского заместителя морского министра Шекспира в палате общин 16 марта 1939 г.

торпедных катеров, 1 речная канлодка в 585 *т*, 6 торпедных катеров, 2 сетевых заградителя, 1 эскадренный нефтеналивной транспорт, 4 малых нефтеналивных транспорта.

Общее количество кораблей, находившихся в постройке в 1939 г., составляло приблизительно 200, включая 9 линкоров, 25 крейсеров, 6 авианосцев, 43 эсминца, 19 подводных лодок, 2 базы эсминцев, 2 базы подводных лодок, 1 вспомогательный корабль для гидросамолетов, 4 минных заградителя, 24 конвойных корабля, 14 тральщиков, 3 сторожевых корабля, 4 канлодки, 19 торпедных катеров. Общий тоннаж этих кораблей, рекордный для мирного времени, составлял до 870 000 *т*.

Эта кораблестроительная программа должна быть выполнена до 1943 г. Начиная с 1940 г. предполагалось ежегодно вступление в строй военных кораблей общим тоннажем в среднем 220 000 *т*, тогда как в последние три года перед мировой войной 1914—1918 гг. в строй вступало ежегодно около 170 000 *т* военных кораблей.

Личный состав флота в 1939—40 г. предполагалось увеличить до 133 000 человек.

Техника и вооружение британского флота быстро прогрессируют. На вооружение флота вводится ряд орудий новых образцов, в частности, 356-*мм* орудия для линкоров типа «Кинг Джордж V», 132-*мм* — для новых легких крейсеров, 203-*мм* орудия для авианосцев, сторожевых кораблей и вспомогательных судов. Пушки последнего калибра могут с равным успехом быть использованы и в качестве зенитных и для стрельбы по морским целям.

Средства противовоздушной обороны флота расширяются в большом масштабе. Число мелкокалиберных зенитных орудий на вооружении флота резко увеличено. В частности, многоствольные «пом-пом» (140-*мм* зенитные автоматы) имеются ныне на вооружении всех линкоров и крейсеров. Новые высотомеры и дальномеры сделали возможным зенитные стрельбы флота по самолетам, находящимся на высоте до 25 000 футов.

36 устаревших эсминцев и 16 крейсеров типа «Си» (из которых три ранее были вычеркнуты из списков флота) переоборудуются в корабли, специально предназначенные для защиты флота и конвоев от воздушных атак.

Общее количество зенитных орудий на вооружении флота возросло за три года (1936—1939) на 75%. Производство зенитных орудий для флота за этот же промежуток времени

достигло 60 орудий в месяц (увеличение на 600%) и непосредственно перед началом войны достигло 80. За тот же трехлетний промежуток времени производство тяжелых орудий возросло в 20 раз, орудий среднего калибра — в 5 раз и легких — в 8 раз. Производство броневых плит увеличилось в 10 раз. Значительно увеличилось также производство снарядов, торпед, мин, глубинных бомб и т. д., запасы которых, как заявил в палате общин представитель адмиралтейства, превышали уже к началу 1939—40 бюджетного года возможные потребности одного года ведения войны. Проводились подготовительные мероприятия, имеющие назначением ускорить вооружение во время войны торговых и рыболовных судов.

В частности, к весне 1939 г. имелось уже свыше 2000 орудий для этой цели, и более чем на 1000 торговых судов было произведено крепление палуб для установки орудий, а личный состав торгового флота проходил специальную военную подготовку. Парламентский заместитель морского министра Шекспир заявил в палате общин уже 16 марта 1939 г., что система конвоев может быть введена на любых морских путях немедленно после начала военных действий.

Британский торговый флот служит мощным и чрезвычайно важным резервом военно-морского флота. Общий тоннаж этого флота перед войной составлял около 21 млн. *т*. Судов, совершающих океанские рейсы, насчитывалось до 7000 общим тоннажем приблизительно 17,9 млн. *т*. Тоннаж строившихся судов составлял в этот момент 750 000 *т*.

Готовясь к борьбе против германских подводных лодок, Великобритания не ограничивалась такими мероприятиями, как подготовка введения системы конвоев и вооружение торговых судов. Уже в июле 1939 г. британское адмиралтейство закупило 86 новейших рыболовных траулеров для использования в качестве минных тральщиков и для иного назначения. Одновременно было начато строительство еще 20 таких единиц, а также 72 мелких судов различных других типов. При этом британским адмиралтейством официально указывалось, что эти дополнительные мероприятия предназначены главным образом для операций против подводных лодок. Стоимость соответствующей дополнительной программы составила 11 млн. ф. ст. сверх морского бюджета 1939—40 г., утвержденного парламентом.

Одновременно с проведением через парламент этой дополнительной программы британским адмиралтейством было объявлено о введении во флоте нового аппарата для обнаружения подводных лодок. Речь шла, очевидно, о применении гидроакустических приборов нового типа. По этому поводу первый лорд британского адмиралтейства, лорд Стенгоп, заявил, что «при обыкновенных условиях мы можем охотиться за подводными лодками при помощи особо изобретенного нами аппарата и с достоверностью обнаруживать их». Он утверждал также, будто «другие государства не имеют этого аппарата или чего-либо ему подобного» [1].

Мероприятием, относящимся к непосредственной подготовке войны, нужно считать мобилизацию, в дополнение к отечественному и средиземноморскому флотам, также британского резервного флота. Мобилизация последнего была проведена в начале августа 1939 г. в Портсмуте под предлогом королевского смотра. В этом смотре приняло участие 133 боевых единицы различных классов.

В отношении базирования накануне войны 1939 г. морские силы Великобритании были распределены между 7 округами, 6 из которых находились под управлением адмиралтейства, а один был в ведении австралийского и новозеландского правительств. 6 отдельных командований британского флота, подчиненные непосредственно адмиралтейству, были следующие: отечественное, средиземноморское, африканское, ост-индское, китайское, североамериканское и вест-индское.

Состав соответствующих флотов в середине 1939 г. был приблизительно следующий:

Отечественный флот: 7 линкоров, 5 новейших легких крейсеров, 2 авианосца, 24 эсминца, 5 подводных лодок.

Средиземноморский флот: 3 линкора, 2 линейных крейсера, 1 авианосец, 6 крейсеров, из них четыре тяжелых (с 203-*мм* орудиями) и 2 легких, 24 эсминца, 8 подводных лодок, 6 торпедных катеров.

Ост-индская эскадра: 1 тяжелый крейсер, 2 легких крейсера, 7 сторожевых кораблей.

Африканская эскадра: 2 легких крейсера, 4 сторожевых корабля.

Китайская эскадра: 4 тяжелых крейсера, 2 легких крейсера, 8 эсминцев, 1 авианосец, 5 сторожевых кораблей,

---

[1] «Daily Herald» от 3 августа 1939 г.

15 подводных лодок, 6 торпедных катеров и 17 канонерских лодок на Янцзы и Западной реке.

Североамериканская эскадра: 2 тяжелых крейсера, 3 легких крейсера, 2 сторожевых корабля.

Австралийский флот состоял из 1 тяжелого крейсера (другой подвергался модернизации), 2 новейших легких крейсеров, 1 транспорта для гидросамолетов, 1 дивизиона эсминцев; новозеландская эскадра — из 2 новейших легких крейсеров и 2 сторожевых кораблей.

Существенным моментом в распределении флота Великобритании в 1939 г. по сравнению с 1914 г. являлось то, что каждый крупный корабль, которым Великобритания располагала, находился в строю, в то время как в 1914 г. позади первой линии имелся второй флот в составе 14 линкоров (только на одну единицу меньше, чем общее число британских линейных кораблей в 1939 г.) и двух крейсерских эскадр, а также третий или резервный флот в составе 14 линкоров и 5 крейсерских эскадр.

Слабость стратегического положения Великобритании в настоящее время по сравнению с 1914 г. заключается в том, что чрезвычайно важные позиции ее на некоторых морских театрах находятся под большой угрозой, причем Великобритания не имеет возможности выделить сколько-нибудь значительной части своих вооруженных сил для их защиты. Это относится, в частности, к Тихому океану. Япония, которая в 1914—1918 гг. была союзницей Великобритании, ныне силой штыка парализует торговлю Великобритании с Китаем, нанося огромный ущерб интересам британского капитала. Она угрожает колониальным владениям Великобритании и других держав на Дальнем Востоке. В это же время Великобритания, несмотря на наличие мощной системы морских и воздушных баз на Тихом и Индийском океанах, не может ныне отправить туда сколько-нибудь значительных соединений своего флота и авиации. В Средиземном море противником Великобритании в теперешней войне является Италия, бывшая также, как известно, союзницей Великобритании в войне 1914—1918 гг.

Помимо роста внешних опасностей и изменения расстановки сил на международной арене в неблагоприятном для британского империализма смысле серьезной проблемой является рост центробежных тенденций внутри Британской империи. Доминионы не могут в такой степени, как это имело место в войне 1914—1918 гг., рассматриваться в ка-

честве надежных поставщиков пушечного мяса для метрополии. Вооруженные силы и ресурсы Австралии и Новой Зеландии частично скованы их военными приготовлениями, связанными с возможностями японской «экспансии на юг». Южно-Африканский Союз принимает участие лишь в войне против Италии на самом африканском континенте. Ирландия практически перестала быть доминионом, провозгласив еще в 1938 г. свою независимость. С начала теперешней войны Ирландия провозгласила свой нейтралитет. Следовательно, ее порты не могут более использоваться британским флотом в качестве вспомогательных или маневренных баз. К этому надо добавить развитие национально-освободительного движения среди порабощенных колониальных народов Британской империи, — в частности, в Индии и на Ближнем Востоке. Все это в совокупности означает некоторое ослабление стратегических позиций британского империализма по сравнению с 1914 г.

Но наиболее существенным моментом является то, что в нынешней войне британский империализм не имеет в своем распоряжении достаточно многочисленных и надежных «континентальных солдат». В первой мировой империалистической войне в составе руководимой Лондоном противогерманской коалиции была царская Россия, а позднее в ту же коалицию была втянута и Италия. В 1939 же году провокационные маневры поджигателей войны, направленные к тому, чтобы столкнуть Советский Союз с Германией, разбились о советскую политику мира. Италия же, связанная с Германией военным союзом, в июне 1940 г. выступила против Англии. Что касается Франции, то последняя была спасена от военного разгрома в 1914 г. отнюдь не английским флотом, а русской армией. В 1940 г., не имея на суше сколько-нибудь существенной поддержки со стороны своих союзников, она была разгромлена превосходными силами германских армий.

В силу всех этих факторов всесторонняя и тщательная подготовка Великобритании к войне на море все же сама по себе еще не обеспечивает ей победы во второй империалистической войне.

* * *

Подготовка Франции к войне на море осуществлялась в тесном контакте и координации с Великобританией, с которой Франция была связана военным союзом.

Основной стратегической задачей французского флота является поддержание коммуникаций Франции с ее колониальными владениями — прежде всего с обширной французской колониальной империей на Африканском континенте, а во вторую очередь также с французскими владениями на Ближнем Востоке (Сирия) и на Дальнем Востоке (Индо-Китай).

В связи с этим огромное внимание уделялось укреплению системы морских баз. Франция озабочена сохранением как основных, поперечных коммуникаций через Средиземное море, связывающих ее с Марокко, Алжиром и Тунисом, так и обходного морского пути через Атлантический океан по линии Бордо — Касабланка. В связи с этим укреплялись и средиземноморские и атлантические базы.

На Средиземном море до последнего времени основной осью стратегических позиций Франции являлся треугольник морских баз Тулон (главная база французского средиземноморского флота) — Бонифачио (на острове Корсика) — Бизерта (в Тунисе). В дополнение к ним была оборудована первоклассная морская база Мерс-эль-Кебир, близ Орана, которая должна была стать сильнейшей морской базой Франции в Северной Африке. Сверх того, было намечено оборудование новой морской базы в Тунисе, место для которой предполагалось фиксировать на побережье Хамаметского залива [1].

Весной 1938 г. была создана база морской авиации на острове Корсика, в заливе Аяччио, близ одноименного порта. Эта база, расположенная на авиационной трассе Берр — Бизерта, была призвана играть крупную роль в защите морских коммуникций Франции с ее североафриканскими владениями. Эти коммуникации находились под угрозой с двух сторон: со стороны морских и авиационных баз Италии и со стороны соответствующих баз Испании на Пиренейском полуострове и на Балеарских островах.

В западной части африканского континента, в дополнение к Касабланке, создана была морская и авиационная база в Дакаре, которая в 1939—1940 г. расширялась. В дополнение к этим базам было намечено оборудование новой морской базы в Агадире — пункте на атлантическом побережье Марокко, знаменитом в связи с историческим инцидентом 1911 г.

---

[1] «France Militaire» от 24 марта 1939 г.

Франция создавала опорные пункты для своего флота и авиации и несколько южнее: в Абиджане и Пуэн-Нуаре (Французское Конго). В базу подводных лодок превращался также порт Дуала в Камеруне.

Главной базой французского атлантического флота до последнего времени являлся Шербург. Эта роль в возрастающей степени начала было переходить к Бресту, который ранее был преимущественно торговым портом и центром судостроительной промышленности. В связи с этим усиливались укрепления и средства береговой обороны Бреста. В Бискайском заливе превращался в опорный пункт и укреплялся береговыми батареями порт Вандр, близ испанской границы.

Большое стратегическое значение, с точки зрения обеспечения коммуникаций между Атлантикой и Средиземным морем, имели бы работы по углублению и расширению системы каналов, соединяющих Бордо с портом Ла-Нувель. Ныне по этим каналам могут проходить небольшие военные корабли, до эсминцев включительно. Перестройка шлюзов для этой системы, которая сделала бы ее проходимой для крейсеров и линкоров, потребовала бы, однако, крупнейших капитальных затрат. Возможный срок окончания соответствующих работ исчислялся экспертами в 4 года, при условии участия в этих работах 100 тысяч человек. По поводу реализации проекта в конце 1938 г. начались переговоры между французским правительством и некоторыми французскими, английскими и голландскими капиталистическими кругами об образовании компании наподобие компании Суэцкого канала.

Осуществление проекта имело бы значение не только с точки зрения обеспечения возможности перехода французского атлантического флота в Средиземное море или средиземноморского флота в Атлантику, но и с точки зрения аналогичных возможностей для британского флота. Последнему, таким образом, были бы обеспечены искусственные резервные коммуникации между двумя морскими театрами наряду с Гибралтарским проливом. Недаром особый интерес проект возбудил именно в британской прессе [1].

Сложной проблемой, в случае осуществления проекта каналов, была бы защита их сооружений от воздушных атак. В условиях уже начавшейся войны осуществление проекта, однако, оказалось явно нереальным.

---

[1] «Daily Telegraph and Morning Post» от 16 декабря 1938 г.

Франция в контакте с Великобританией укрепляла свои стратегические позиции в восточной части Средиземноморского бассейна: усиливалась морская и авиационная база в Бейруте (Сирия). Взамен за возвращение Турции Александретты турецкое правительство дало свое согласие на оборудование там базы при участии французских фирм. Александретта предполагалась как важная база французского, а также британского флота в восточной части Средиземного моря [1].

Во французской прессе поднимался вопрос об укреплении Шейх-Саида, на восточном берегу Баб-эль-Мандебского пролива, противоположном побережью Французского Сомали, и о создании в названном пункте новой базы. Это мероприятие, по мнению некоторых органов французской прессы, доставило бы Франции контроль над южным выходом из Красного моря, то есть над коммуникациями Италии с Абиссинией.

Для дальневосточных владений Франции, в частности для Индо-Китая, опасность растет по мере развития японской «экспансии на юг». Особую угрозу для французских интересов представляла оккупация японцами Хайнаня и японские происки в Сиаме. По выражению авторитетного органа английской военной прессы, «положение Французского Индо-Китая между растущими военными силами Сиама и мощью японского флота может... стать несомненно деликатным...» [2]. Эти опасения оправдались в 1940 г.

В связи с этой опасностью французы начали сооружение укрепленной базы в бухте Камран, к северу от Сайгона. Они заняли также Парасольские острова, к юго-востоку от Хайнаня, которые должны играть роль передовых наблюдательных пунктов во французской оборонительной системе на Дальнем Востоке.

Бюджет французского флота возрастал из года в год. Он составил в 1935 г. 2 903 млн. фр., в 1936 г. — 3 429 млн. фр., в 1937 г. — 4 493 млн. фр., в 1938 г. — свыше 5 700 млн. фр. и в 1939 г. — 8 174 млн. фр.

Корабельный состав флота планомерно увеличивался на основе долгосрочной кораблестроительной программы, так называемого «Statut Naval», которая должна была быть выполнена к 1943 г. К началу 1939 г. французский флот со-

---

[1] «Daily Express» от 15 июня 1939 г.

[2] «United Services Review» от 9 марта 1939 г.

стоял из 8 линкоров, включая новейшие корабли «Дюнкерк» и «Страсбург» по 26 500 *т*, вооруженных восемью 330-*мм* орудиями каждый, 2 авианосцев, 7 тяжелых крейсеров с 203-*мм* орудиями, 12 новейших легких крейсеров, 32 лидеров, представляющих собой, в сущности, малые быстроходные крейсера, 30 эсминцев, 80 подводных лодок. В постройке находилось 4 линкора, по 35 000 *т* с 381-*мм* артиллерией («Ришелье», «Жан-Барт», «Клемансо», «Гасконь»), 2 авианосца по 18 000 *т* («Жоффр» и «Пенлеве»), 3 легких крейсера, 4 лидера, 15 эсминцев, 22 подводных лодки и различные корабли специального назначения. Всего строилось до 130 кораблей общим тоннажем 340 000 *т*.

Личный состав французского флота в 1938 г. состоял из 4930 офицеров и 69 500 унтер-офицеров и матросов. По закону, принятому в 1939 г., незадолго до войны решено было довести его численность до 85 000 человек.

Дислокация французского флота накануне войны соответствовала стратегическим потребностям Франции на обоих ее главных морских театрах — в Атлантике и на Средиземном море. Атлантическая эскадра к началу 1939 г. состояла из 5 линкоров, включая незадолго до того вступившие в строй «Дюнкерк» и «Страсбург», и 3 более старых, ныне модернизированных линкоров типа «Прованс», вооруженных десятью 340-*мм* орудиями каждый, 1 авианосца, 4 легких крейсеров, 3 лидеров, 20 эсминцев, 30 подводных лодок. Средиземноморская эскадра состояла из 7 тяжелых крейсеров, 3 легких крейсеров, 1 транспорта для гидросамолетов, 16 лидеров, нескольких эсминцев, 24 подводных лодок. В резерве в составе «учебной» эскадры находился ряд боевых единиц, включая 3 линкора с 305-*мм* артиллерией. Этим силам противостоял итальянский флот, на составе которого мы остановимся в следующей главе. Небольшие французские морские силы на Дальнем Востоке состояли из двух крейсеров и нескольких сторожевых кораблей и канонерок. Некоторые боевые единицы находились также в других колониальных владениях Франции, в частности, на принадлежащих ей островах Атлантики. Торговый флот Франции составлял к началу войны 2,9 млн. *т*.

Союз с Великобританией усиливал стратегические позиции Франции на Средиземном море, но этот союз не мог предотвратить ее решительного разгрома на главном сухопутном театре военных действий и последующей капитуляции.

ПОДГОТОВКА ГЕРМАНИИ И ИТАЛИИ К ВОЙНЕ НА МОРЕ

Германия до 1935 г. была скована в отношении возможности восстановления своей военно-морской мощи, временно уничтоженной в результате исхода первой мировой империалистической войны, постановлениями части V Версальского мирного договора. Последний ограничивал корабельный состав ее флота 6 линкорами, тоннажем не свыше 10 000 *т* каждый, 6 легкими крейсерами, тоннажем не более 6000 *т*, и 12 эсминцами. Совершенно воспрещалось иметь крупные современные линкоры, авианосцы (в связи с воспрещением всякой военной авиации как сухопутной, так и морской), а также подводные лодки. Последние, как известно, в войну 1914—1918 гг. оказались в руках Германии весьма грозным оружием в борьбе против морских коммуникаций и торгового судоходства ее противников. Личный состав германского военного флота по Версальскому мирному договору ограничивался 15 000 человек. Наконец, тем же договором были уничтожены важнейшие средства береговой обороны Германии. Последняя была обязана разоружить все свои военно-морские базы, уничтожить все прибрежные укрепления и береговые батареи в Северном море, а также на путях из Северного моря на Балтику. Кильский канал — важнейшая морская коммуникационная артерия Германии — был объявлен Версальским договором открытым как в мирное, так и в военное время как для торговых, так и для военных кораблей иностранных государств.

Но в 1935 г. Германия односторонним актом признала для себя необязательными постановления части V Версальского договора, ограничивавшие ее вооружения. Великобритания в этот момент не оказала своей былой сопернице противодействия, а напротив, сделала ей крупные уступки в отношении частичного восстановления ее военно-морской мощи. Это было связано с расчетами руководителей британской политики на то, чтобы посредством ряда провокационных дипломатических маневров столкнуть Германию с Советским Союзом и, добившись ослабления обеих этих стран, оказаться в роли «радующегося третьего». Англо-германское морское соглашение от 18 июня 1935 г.[1] предоставило Герма-

[1] Текст его в русском переводе см. приложение к моей книге „Морское соперничество империалистических держав", М. 1936, стр. 253—257.

нии право иметь флот, равный по общему тоннажу во всех классах боевых кораблей 35% суммарного тоннажа морских сил Британской империи. Снимались прежние качественные ограничения для германского флота в отношении строительства крупных линкоров, авианосцев, тяжелых крейсеров и подводных лодок. В отношении последних Германия получала право иметь тоннаж, равный 45% тоннажа британского подводного флота. При некоторых условиях, после предварительного уведомления Великобритании, она могла довести свой подводный тоннаж до паритета с британским. После англо-германского морского соглашения отпали и версальские ограничения, относившиеся к личному составу германского флота, а также к береговой обороне.

Но расчеты англо-французских поджигателей войны на будущий советско-германский конфликт не оправдались. Отношения между обеими странами были урегулированы на основе пакта о ненападении от 23 августа и договора о дружбе и границе от 28 сентября 1939 г. Англо-французский блок 3 сентября 1939 г. начал войну против Германии. Но эта война на море, так же как и на суше и в воздухе, отнюдь не застала Германию неподготовленной.

На Северном море к этому времени были полностью восстановлены главные морские базы германского флота, служившие опорными пунктами германскому флоту в первой империалистической войне: Вильгельмсгафен, Куксгафен, остров Гельголанд. Укрепления и береговая оборона всех этих пунктов к 1939 г. были восстановлены и доведены до уровня современных требований. Наряду с названными военно-морскими базами Германия создавала ряд опорных пунктов для своих морских сил, а также военно-воздушные базы на принадлежащих ей островных владениях в Северном море. В частности, в группе Северных Фрисландских островов такого рода опорные пункты оборудованы на островах Зильт, Фер и Амрум. В группе Восточных Фрисландских островов соответствующие опорные пункты оборудованы были на островах Боркум, Нордерней, Вангерог, Лангерог и Спикерог, неоднократно фигурировавших впоследствии в ходе военных операций. Мокрый треугольник (остров Боркум — остров Гельголанд — остров Зильт) явился обширным плацдармом, опираясь на который германский флот и авиация могли развернуть операции на Северном море при начале новой войны.

В частности, вышеупомянутые германские военно-воздуш-

ные базы в группе Северных Фрисландских и Восточных Фрисландских островов сыграли крупнейшую роль в операциях германской авиации против британского судоходства и военно-морских баз, а также в позднейших операциях на территории Норвегии и Голландии, в частности, в высадке воздушных десантов.

Готовясь таким образом к войне с англо-французским блоком, Германия соответствующими темпами осуществляла свои кораблестроительные программы. Эти программы в соответствии с англо-германским морским соглашением от 18 июня 1935 г. опубликовывались вплоть до 1939 г., когда Германия в ответ на заключение англо-польского союза разорвала морское соглашение с Великобританией, обязывавшее ее давать общие сведения относительно числа и основных качественных данных боевых единиц своего флота. Цифры бюджетных ассигнований Германии на военные расходы, в частности и на флот, в последние годы перед войной опубликованы не были.

К моменту заключения англо-германского морского соглашения от 18 июня 1935 г., послужившего основой для возрождения германского флота, Германия располагала небольшим «версальским» флотом в составе 3 «карманных» линкоров, 6 легких крейсеров, 12 эсминцев, не включая устаревшие единицы. По программе 1934—35 г. в Германии были заложены линкоры «Шарнгорст» и «Гнейзенау» по 26 000 *т*, вооруженные девятью 280-*мм* орудиями каждый, 3 тяжелых крейсера («Адмирал Хиппер», «Блюхер» и «Принц Эуген») по 10 000 *т*, вооруженные 203-*мм* орудиями, 16 эсминцев по 1625 *т* каждый и около 28 подводных лодок различного тоннажа и типа. Все эти корабли к началу войны уже вступили в строй германского флота. В 1936 г. заложены: еще 2 линкора («Бисмарк» и «Тирпиц») по 35 000 *т*, вооруженные восемью 381-*мм* орудиями каждый (в 1939 г. они были спущены на воду), 2 авианосца по 19 250 *т*, 6 эсминцев по 1811 *т*, 8 подводных лодок. В 1937 г. закладывается 1 линкор, по одним сведениям в 35 000 *т*, а по другим в 40 000 *т*, 2 легких крейсера по 7 000 *т* с 152-*мм* орудиями, не менее 18 малых миноносцев по 600 *т* и 25 подводных лодок. Программа включала также 2 тяжелых крейсера, первоначально фигурировавших в официальных сообщениях в качестве легких крейсеров большого тоннажа. Лишь в момент спуска на воду одного из них («Зейдлиц») в январе 1939 года было объявлено, что эти корабли вооружаются 203-*мм* орудиями. По сведениям итальян-

ских источников[1], был заложен еще 1 линкор в 40 000 *т*, 2 крейсера по 7 000 *т*, 8 эсминцев по 1811 *т*, 12 миноносцев по 500 *т* и 10 подводных лодок.

Германское военно-морское командование сумело возродить германский флот. Это сказалось, в частности, в создании совершенно новых типов военных кораблей. Германские «карманные» линкоры «Дейчланд», «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее» представляли собой специальные корабли-рейдеры, предназначенные для операций на океанских коммуникациях Великобритании и Франции и для перерыва этих коммуникаций. Когда первый из этих линкоров был заложен в 1929 г., в английских военно-морских кругах склонны были думать, что это «броненосец береговой обороны», предназначенный к операциям на Балтике. В действительности, благодаря применению новой для крупных надводных кораблей системы двигателей (дизеля) и большому запасу горючего, они обладали исключительно большим радиусом действия (до 18 000 морских миль при 13-узловом ходе). Слабым местом этих кораблей являлось их недостаточное бронирование. Германские легкие и тяжелые крейсера, а впоследствии также большие линкоры и авианосцы строились также с учетом возможности использования их в качестве океанских рейдеров. Так, германские авианосцы типа «Граф Цеппелин», постройка которых намечалась быть законченной в 1940 г., несут на борту сравнительно по ограниченному числу самолетов (около 40) для своего тоннажа (19 250 *т*), в то время как американские авианосцы «Йорктаун» и «Интерпрайс» несут до 100 самолетов каждый, а 7 английских авианосцев типа «Арк Роял» (из них один корабль, носящий это имя, вступил в строй в 1937 г., а остальные 6 в 1939 г. находились еще в постройке) носят каждый по 72 самолета. Германские авианосцы рассчитаны так, что значительная часть тоннажа этих кораблей приходится на броню. Они имеют также исключительно мощное для кораблей этого класса артиллерийское вооружение. Они вооружены шестнадцатью 150-*мм* орудиями каждый, помимо зенитных орудий, и представляют собой, по существу, не только авианосцы, но и крейсера с большим радиусом действия и с большой скоростью (32 узла). Быстроходные линейные корабли Германии «Шарнгорст» и «Гнейзенау» обладают сравнительно легким для своего тоннажа (26 000 *т*) воору-

[1] См. итальянский справочник „Almanacho Navale" 1939 г.

жением из девяти 280-*мм* орудий каждый, в то время как французские линкоры типа «Дюнкерк» вооружены восемью 330-*мм* орудиями. Соответствующая экономия в весе использована, очевидно, для увеличения запаса горючего, для придания этим кораблям максимального радиуса действия. Хорошими рейдерами являются также германские новые тяжелые крейсера типа «Адмирал Хиппер» и легкие крейсера типа «Лейпциг».

Операции надводных рейдеров, способных уничтожать конвои, успешно выдерживать бой с неприятельскими крейсерами и уходить от преследующих их крупных кораблей (исключая линейные крейсера), должны были в будущей войне дополнить операции подводных лодок и военно-воздушных сил. Таким образом, Германия тщательно и продуманно готовилась к будущей борьбе на морских коммуникациях своего противника.

Германия в течение трех лет придерживалась рамок англо-германского соглашения от 18 июня 1935 г. Но в конце 1938 г. Германия выдвинула требование паритета для германского флота с британским в отношении суммарного тоннажа подводных лодок. К тому времени Германия, по официальным данным, располагала, считая как готовые, так и строящиеся и проектируемые единицы, 71 кораблем этого класса; в строю имелось 10 подводных лодок по 500 *т*, 3 по 517 *т*, 2 по 712 *т*, 24 по 250 *т*, строилось и проектировалось 8 подводных лодок по 250 *т*, 11 по 517 *т*, 13 по 740 *т*. Включая строившиеся и проектировавшиеся боевые единицы, германский подводный флот к началу 1939 года имел суммарный тоннаж в 31 282 *т*. В то время Великобритания располагала 73 готовыми и строящимися кораблями этого класса общим тоннажем 75 954 *т*. В отношении числа готовых и строящихся единиц германский подводный флот, таким образом, фактически достигал паритета с британским, в отношении же суммарного тоннажа он составлял всего лишь $^2/_5$ соответствующего тоннажа британского флота. Это объяснялось тем, что Германия строила по преимуществу мелкие боевые единицы данного класса. Последние, однако, располагают большим радиусом действия. Так, германские подводные лодки по 250 *т* имеют, по сообщениям иностранной прессы, радиус действия в 1200 миль и лодки по 500 и 517 *т* соответствующий радиус в 3 000 миль [1].

---

[1] »New York Times» от 1 января 1939 г.

Германское военно-морское командование имело за собой богатый опыт подводной войны в 1914—1918 гг., когда германские подводные лодки пустили ко дну до 13 млн. *т* торгового тоннажа неприятельских и нейтральных стран, причем подводная угроза была преодолена к концу войны Великобританией и ее союзниками лишь путем огромного напряжения их военных и экономических ресурсов. В будущей войне подводному флоту отводилась также крупнейшая роль в борьбе на коммуникациях противника.

Великобритания вынуждена была пойти на удовлетворение германских требований в вопросе о подводном флоте. Но англо-германские противоречия быстро обострялись. 28 апреля 1939 г. Германия расторгла одновременно свой пакт о ненападении с Польшей, заключенный в 1934 г., и англо-германское морское соглашение 1935 года. С этого момента Германия официально освободилась от всяких ограничений морских вооружений, а также от каких-либо обязательств опубликовывать свои военно-морские программы и давать другим государствам, в частности, Великобритании, информацию о своем военно-морском строительстве.

Война Германии на море с превосходными силами англо-французского военного блока наглядно продемонстрировала в дальнейшем высокую боевую подготовку германского флота, так же как и его целесообразное использование с точки зрения задач германской стратегии.

Торговый флот Германии, составлявший к началу войны около 4,5 млн. *т*, как и торговые флоты других стран, является необходимым резервом военного. Высокая выучка личного состава германского торгового флота проявилась во время войны в таких фактах, как прорыв англичской блокады крупными германскими лайнерами («Бремен»), а также потопление германских торговых судов, застигнутых противником, их командами. Германские торговые суда успешно перевозили руду и другие виды сырья из портов Голландии и Норвегии (еще до вовлечения этих стран в войну), совершая рейсы в зонах Северного моря, на которые распространялась английская блокада. Наконец, суда германского торгового флота сыграли огромную (можно сказать, решающую) роль в скандинавской операции в качестве войсковых транспортов при высадке германских десантов в различных пунктах побережья Норвегии и в дальнейшем при пополнении и снабжении германских экспедиционных войск.

Германская авиация, в тесном взаимодействии с военно-

морским флотом, осуществляет операции крупнейшего масштаба и играет исключительную роль в операциях на морских, так же как и на сухопутных театрах второй империалистической войны.

* * *

Италия связана с Германией установившимся начиная с 1936 г. фактическим военным сотрудничеством, а с 22 мая 1939 г. и формальным военным союзом. В начале теперешней войны она являлась «невоюющей стороной», укрепляя, однако, в возрастающей степени свои экономические связи с Германией. В июне 1940 г. она официально вступила в войну на стороне последней. Пути итальянской колониальной экспансии в бассейне Средиземного моря преграждаются повсюду позициями, уже ранее завоеванными британским и французским империализмом. В частности, Франция рассматривалась Италией как ее потенциальный противник на протяжении почти 15 последних лет. Объектом итальянских притязаний являлись французские колониальные владения в Северной Африке, в частности Тунис, и территории, находящиеся под контролем Франции на Ближнем Востоке, в первую очередь Сирия, наконец, французские владения в Восточной Африке — Французское Сомали с портом Джибути, представляющим собой «ворота» к Абиссинии. Явно направленным против Франции был и секретный договор, заключенный Муссолини в 1927 г. с тогдашним диктатором Испании генералом Примо-де-Ривера. Этот договор предоставлял итальянскому флоту возможность использования морских баз как Пиренейского полуострова, так и Балеарских островов. С 1927 г., когда началось форсированное усиление итальянского военно-морского флота, авиации и других видов вооружений, итальянским официальным лозунгом был паритет между Италией и Францией во всех видах вооружений — на суше, на море и в воздухе. Отклонение этого итальянского требования Францией послужило причиной того, что как Италия, так и Франция не присоединились в свое время к постановлениям Лондонской морской конференции от 22 апреля 1930 г., ограничившего легкие силы флотов. Установление в Испании в 1931 г. в результате апрельской революции республиканского режима опрокинуло итальянские расчеты на секретный договор с Примо-де-Ривера.

Попыткой урегулировать франко-итальянские противоречия

по колониальным вопросам явилось франко-итальянское соглашение Муссолини — Лаваль от 7 января 1935 г., по которому Франция уступила Италии часть территории своей экваториальной Африки, составившую прирезку к итальянской колонии Ливии; она уступила ей также некоторые пункты в своих восточноазиатских владениях, в частности, стратегически важный остров Думейра у входа в Красное море. Наконец, что важнее всего, — это соглашение предоставило Италии свободу действий в Абиссинии. Такой ценой французское правительство пыталось купить сотрудничество Италии в Европе. Но эти расчеты не оправдались. Италия поспешила реализовать наиболее выгодную для себя часть договора. На протяжении 1935—1936 гг. она провела войну против Абиссинии.

Что касается последующих событий в Испании, то основной стратегической задачей, которую Италия ставила перед собой и которую она настойчиво пыталась разрешить на протяжении 1936—1939 гг., являлось овладение треугольником главных морских баз Испании: Картахена — Барселона — порт Маон на острове Менорка. Таким образом, в корне подрывалась бы вся оборонительная система Франции на Средиземном море.

Морские коммуникации Франции с ее африканскими колониями были прикрыты треугольником морских баз: Тулон (главная база французского средиземноморского флота) — Бонифачио (на о. Корсика) — Бизерта (в Тунисе). Этому треугольнику противостоит треугольник итальянских морских баз: Специя (главная база итальянского флота) — Кальяри (на о. Сардиния) — Трапани (на о. Сицилия). Захват итальянцами вышеуказанного испанского треугольника, вершина которого — порт Маон — врезывалась бы в кратчайшие линии коммуникаций, соединяющих южные порты Франции с портами Алжира, Туниса и Марокко, означал бы, что вся система важнейших французских оборонительных позиций на Средиземном море оказалась бы между двух огней.

Географическое положение Менорки, как стратегического центра в западной части Средиземного моря, видно хотя бы из следующего перечня расстояний, отделяющих ее от важнейших пунктов средиземноморского побережья Испании и Франции и колониальных владений последних. Порт Маон находится всего на расстоянии 200 миль от Барселоны, 240 миль от Марселя и Тулона, 270 миль от Аяччо (Корсика), 230 миль от Алжира. Все эти расстояния, следовательно, на-

ходятся в радиусе действия морских и воздушных сил, базирующихся на порт Маон.

Как указывал в свое время руководящий орган французской военной прессы, «линия, связывающая Балеарские острова с Сардинией, контролируемая Италией, пересекает одновременно коммуникационные линии Марселя с Касабланкой и Ораном на западе, с Алжиром и Филиппвилем в центре, Тунисом и Суэцким каналом и более отдаленными пунктами на востоке. Перерезывается прежде всего артериальная система, связующая метрополию с Французской Северной Африкой — базой нашей мобилизации» [1].

Тем не менее Франция и Великобритания своей политикой невмешательства, диктуемой узкоклассовыми интересами реакционной буржуазии и означавшей предательский удар в спину испанскому народу, сами более всего способствовали реализации такого рода возможностей.

Если возможность использования итальянцами баз и опорных пунктов на Балеарских островах и после эвакуации их войск из Испании создавала угрозу средиземноморским коммуникациям Франции, то военные приготовления Италии в центральной части Средиземноморского бассейна создавали угрозу британским морским коммуникациям вдоль Средиземного моря. В дополнение к своим базам в Сицилии Италия создала авиационные базы на небольших островках, расположенных между Сицилией и Тунисом, в частности, на островах Пантеллерия, Линоса, Лампедуза и Лампеонэ. Эти базы означали угрозу для британского судоходства через Средиземное море. Британский империализм стремится парировать эту опасность путем ряда ответных мероприятий, на которых мы останавливались в главе, посвященной Великобритании.

Особо важное стратегическое значение имеет остров Пантеллерия. Он расположен приблизительно на середине кратчайшего расстояния, отделяющего мыс Бон в Тунисе от юго-западного побережья Сицилии. Расстояние от него до Туниса всего 75 километров. Большая часть этой дистанции доступна обстрелу со стороны дальнобойных батарей современной береговой артиллерии. По утверждению итальянской прессы, Пантеллерия якобы превращена в «неприступный редут», чуть ли не во второй Гибралтар. Итальянские газеты открыто рекламировали и установленные на острове пушки, господствующие якобы над проливом между Сицилией и

[1] «France Militaire» от 21 октября 1937 г.

Тунисом, и новый аэродром, сооруженный на острове, на котором 18 августа 1938 г. приземлился сам Муссолини, лично инспектировавший укрепления Пантеллерии и знакомившийся с возможностью использования последней как для итальянской авиации, так и для подводных лодок. Вот что писал по этому поводу один из итальянских официозов: «Нашим подводным лодкам было бы нетрудно совершенно закупорить при помощи мин этот проход (между Пантеллерией и Тунисом), необходимый для всех, кроме нас, являющихся хозяевами Мессинского пролива. Бизерта, находящаяся на расстоянии получаса полета, и Мальта, находящаяся на расстоянии менее часа полета, обе находятся в радиусе действия этого маленького острова, открытого Муссолини, который превратил голую скалу в грозный броненосец, никогда не могущий быть потопленным» [1].

Французский официоз «Temps», не разделяя этих преувеличенных утверждений итальянской прессы, все же высказывал серьезные опасения, которые эта новая авиационная база Италии внушала с точки зрения стратегических интересов других средиземноморских держав. «Это по меньшей мере ставень, установленный у центральной двери Средиземного моря, посреди дороги Гибралтар — Суэц, т. е. для Франции на пути к Джибути, Мадагаскару и Индо-Китаю, а для Британской империи на пути к Индии и к Австралии».

В Ливии, игравшей крупную роль в итальянских стратегических планах на африканском континенте. Италия создала опорные пункты для своей авиации в Триполи, Тобруке и Бенгази, что означало дополнительную угрозу для продольных коммуникаций Великобритании и Франции через Средиземное море.

В восточной части Средиземного моря Италия превратила в мощную авиационную базу остров Лерос, входящий в состав архипелага Додеканез. Стратегическое значение Лероса определяется его географическим положением. Он находится всего в 330 английских милях от Кипра, в 550 милях от Хайфы, где оканчивается иракский нефтепровод, и в 510 милях от Порт-Саида, у западного входа в Суэцкий канал.

Эти расстояния легко преодолимы для современной бомбардировочной авиации.

С другой стороны, коммуникации между Додеканезами и другими итальянскими опорными пунктами на Средиземном

---

[1] «Gazetta del Popolo» от 9 сентября 1938 г.

море могли быть нарушены действиями неприятельских морских или воздушных сил, использующих опорные позиции в восточной части Средиземноморского бассейна. В частности, стратегическое положение Италии в этой части Средиземного моря ухудшилось после заключения англо-франко-турецкого соглашения о взаимопомощи и «гарантийных» соглашений Великобритании и Франции с Грецией.

Италия, овладевшая в апреле 1939 г. Албанией, старалась превратить Адриатическое море в «Итальянское озеро». Опорные пункты на побережье Албании — Валона, Дураццо, Сан-Джиовани-ди-Медуа — расширяли оперативные возможности итальянских морских и воздушных сил у южного входа в Адриатику. В связи с тем, что Великобритания владеет опорными базами, противостоящими Италии в южной части Балканского полуострова и в Анатолии, восточная часть Средиземноморского бассейна превратилась в арену ожесточенного соперничества между Италией и Великобританией.

Такое же соперничество в области создания противостоящих друг другу стратегических позиций шло и в Восточной Африке.

Италия укрепляла базы в Ассабе и Массауа в Эритрее и в Могадишо (Сомали).

В январе 1930 г. начались работы по оборудованию итальянской базы в Адгала, в 40 милях к югу от Французского Сомали. Итальянцы рассчитывали построить дорогу между Ассабом в Эритрее и Адгала. Однако осуществление этого проекта сильно затруднялось тем, что она должна проходить через территорию Французского Сомали.

Ответом на эти мероприятия со стороны Великобритании явилось усиление прежней британской военно-морской базы в Адене и создание морской и авиационной базы в Момбаса на побережье Кении.

Усилия Италии в области выполнения кораблестроительных программ соответствовали ее деятельной подготовке к войне на Средиземном море и на смежных морских театрах. Вплоть до 1934 г., в течение почти десяти лет, итальянские верфи были заняты главным образом выполнением программ строительства легких быстроходных надводных кораблей и подводных лодок. В результате итальянский флот к началу войны имел 7 тяжелых крейсеров Вашингтонского типа с 203-*мм* орудиями, 12 быстроходных легких крейсеров типа «Кондотьери», обладающих скоростью хода 40 узлов и более. Далее Италия располагала 16 только что законченными по-

стройкой лидерами типа «Ариани» и «Авиере» по 1620—1729 *т*, 12 лидерами типа «Навигатори» по 1628 *т* и тремя лидерами типа «Пантере»; эти корабли обладают огромными скоростями; некоторые из них дали на пробе до 43 узлов. Италия имела еще 40 эсминцев различных современных типов и около 40 миноносцев, из них 16 новейших. Подводных лодок различного типа в составе итальянского флота имелось около 100, почти все новейшей или вполне современной конструкции. Наряду с «океанскими» лодками типа «Балилла» большого тоннажа имеются лодки среднего тоннажа типа «Марчелло», «Брин», «Архимедо», «Сантароза», «Сквалло», «Пизани» и «береговые» лодки типа «Аргонаута» умеренного тоннажа. Но для операций в узких морских проходах и ограниченных водных районах Средиземноморского театра они все являются одинаково пригодными.

Авианосцев в итальянском флоте нет (исключая один небольшой авиатранспорт), в связи с прежними расчетами итальянского военно-морского командования на то, что итальянская авиация может оперировать с хорошо развитой системы береговых баз.

Италия модернизировала четыре своих линкора-дредноута довоенной постройки — «Чезаре», «Кавур», «Дориа» и «Дуилио» — по 22 600 *т*, перевооруженных десятью 320-*мм* орудиями каждый. К началу войны в постройке находилось 4 линкора по 35 тыс. *т*, вооруженные девятью 381-*мм* орудиями каждый — «Витторио Венето», «Литторио», «Импero» и «Рома». Первые два корабля этого типа вступили в строй в 1940 г. Наряду с этим продолжается интенсивное строительство легких сил флота и подводных лодок. В 1938 г. заложены 12 малых легких крейсеров типа так называемых «консулов» по 3420 *т*, вооруженные восемью 138-*мм* орудиями каждый со скоростью свыше 40 узлов, 16 быстроходных миноносцев, строилось также не менее 20 подводных лодок, из них 4 по 1461 *т*, 6 по 1036 *т*, 4 по 1031 *т*, 2 по 951 *т* и 4 по 600 *т*. Большинство этих кораблей должно было вступить в строй к концу 1940 г.

Итальянская морская авиация во взаимодействии с легкими надводными силами и подводными лодками составляет, несомненно, значительную угрозу для морских коммуникаций ее противников.

Но вместе с этим следует отметить крайнюю слабость и уязвимость самой Италии в условиях большой войны. По свидетельству официального меморандума итальянского пра-

вительства, представленного 19 марта 1930 г. на Лондонской морской конференции, «географическое положение Италии особенно неблагоприятно . . .» «Италия, — как отмечает этот официальный документ, — имеет только три линии сообщений с остальным миром, три необходимых канала для ее снабжения — Суэц, Гибралтар и Дарданеллы».

Помимо этого, сама Италия при огромной протяженности ее береговой линии (8000 *км*) и сравнительной ограниченности площади ее территории является крайне уязвимой как для воздушных налетов, так и для бомбардировок с моря. Кроме того, неприятельские морские и воздушные силы, базирующиеся на порты восточной части Средиземноморского бассейна, в любое время могли перерезать коммуникации Италии с Додеканезами, а также с ее африканскими владениями — Ливией и недавно оккупированной, но отнюдь еще не покоренной Абиссинией.

Италия могла создать серьезную угрозу в условиях войны для морских коммуникаций своих противников на Средиземном море. Но в этом случае она сама могла оказаться в критическом положении. Вот почему позиция «невоюющей стороны», занятая Италией при начале войны Великобритании и Франции против Германии, была отнюдь не случайной. Извлекая непосредственные экономические выгоды из этого своего положения и развивая свою торговлю с Германией, Италия являлась посредником в снабжении последней различными видами сырья из заокеанских стран. Большой (4,8 млн. *т* к середине 1939 г.) итальянский торговый флот едва обслуживал растущую морскую торговлю. Однако в июне 1940 г., в момент военного разгрома Франции, Италия вступает в войну, рассчитывая, очевидно, на окончание ее в короткие сроки. Но упорное сопротивление германо-итальянскому блоку со стороны Англии и после капитуляции Франции означает неизбежность длительной и затяжной войны на Средиземном море, так же как и на других театрах.

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА ЯПОНИИ

Японский империализм, ведя захватническую войну против Китая, одновременно подготавливает позиции для участия в большой войне как против Советского Союза, так и против своих империалистических конкурентов в борьбе за китайский рынок и за господствующие позиции на Тихом океане.

Перед лицом войны, происходящей в Европе, он активизировал свою экспансию на Дальнем Востоке, рассчитывая, что затруднения его конкурентов, связанные с войной, облегчат для него возможности их дальнейшего вытеснения из Китая, а также и из их колониальных владений на Тихом океане.

Основные линии японской морской политики отчетливо видны из мероприятий Японии, относящихся к усилению и расширению системы ее морских баз. Первоочередной задачей японской стратегии в этой связи являлось закрепление на подступах к азиатскому континенту. В связи с подготовкой антисоветской войны следует отметить в первую очередь строительство таких военно-морских баз японского империализма, как Расин, Сейсин и Юкки на побережье Кореи, а также создание опорных пунктов для японских воздушных и морских сил на Курильских островах и укрепление обоих берегов Лаперузова пролива как на острове Иесо, так и на Южном Сахалине, вопреки условиям Портсмутского договора 1905 г. Японский империализм восстанавливает также свои старые базы на азиатском континенте, которые были законсервированы в течение многих лет. Сюда относится, в частности, Риоцзюн (Порт-Артур). Переоборудуется и расширяется также порт Хулудао на западном побережье Ляодунского залива близ Шанхайгуаня. Начато оборудование нового порта и морской базы в Тосейто на острове Тоси, у устья реки Ялу.

Следует отметить также и такие мероприятия Японии, имеющие несомненное стратегическое значение, как постройка туннеля между Симоносеки и Модзи, связывающего главный японский остров Хонсю и остров Кю-Сю. Железнодорожное движение по этому туннелю по плану должно быть открыто в 1941 г. Японское министерство путей сообщения производит в настоящее время подготовительные изыскания к проведению туннеля под Корейским проливом, между Каратсу, в префектуре Сага (остров Кю-Сю) и Фузаном (Корея). Общая длина туннеля намечается в 198 *км*, из них 130 *км* пройдут под водой, а остальная часть — по земле, через расположенные в Корейском проливе острова Икки и Цусима. Подводную часть туннеля предполагается проложить на 200 метров ниже уровня моря. Стратегическое значение этого проекта несомненно, однако он потребует для своей реализации нескольких лет и стоимость его исчислена в 1500 млн. иен. При теперешнем состоянии финансов Япо-

нии и огромных расходах на войну с Китаем возможность реализации этого проекта представляется весьма сомнительной.

Но этим военные приготовления японского империализма на Тихом океане далеко не исчерпываются. Японский флот, опирающийся на четырехугольник морских баз на главных японских островах (Сасебо, Майдзуру, Куре и Иокосука), одновременно обеспечивает себе опорные пункты в целях экспансии на юг. Он создает базы на Пескадорских островах (Макун) и на острове Формоза. В 1937 г. оборудована база Амами-Сима, в центре островов Риу-Киу. Вопреки условиям как Версальского договора и мандата Лиги наций, так и Вашингтонского морского договора, Япония еще несколько лет тому назад стала укреплять так называемые мандатные острова — Пелью, Марианские, Каролинские и Маршальские, создавая там аэродромы и посадочные площадки для своей военной авиации. Лагуны островов служат стоянками для японских подводных лодок и лёгких надводных кораблей. Между главными пунктами указанных архипелагов и японскими островами устанавливается регулярное воздушное сообщение (например, линия Токио—Сайпан на Марианских островах). Характерно, что авиапорт в Сайпане и посадочные площадки на других мандатных островах закрыты для гражданских самолетов иностранных государств. В общем можно сказать, что 1400 маленьких островков, входящих в группу мандатных островов, в случае осуществления различных вариантов экспансии на юг, сыграли бы неоценимую роль в качестве форпостов японских морских и воздушных сил. Руководители японской морской политики называют эти острова «жизненной границей Японии» на юге, так же как Манжоу-Го на севере. Адмирал Суэцугу, бывший главнокомандующий японским флотом, а впоследствии министр внутренних дел в правительстве Коноэ, назвал их как-то «самой природой созданными авианосцами». Марианские острова и острова Пелью, расположенные в меридиональном направлении, пересекают коммуникации США с портами Китая и Филиппинами. Каролинские и Маршальские острова, тянущиеся параллельно экватору, нависают над ними с фланга. Мандатные острова, так же как и принадлежавшие ранее Японии Бонинские и Курильские острова, включены в состав морского округа, центром которого является важнейшая военно-морская база японского флота Иокосука на восточном берегу главного японского острова Хонсю.

Объектами японской экспансии на юг являются: Голландская Ост-Индия (Индонезия) с ее богатейшими в мире каучуковыми плантациями, нефтяными месторождениями и добычей цветных металлов, столь важных для военной промышленности, Французский Индо-Китай, Таи — номинально независимое государство, фактически, однако, являющееся полуколониальной страной. В дальнейшем японский империализм рассчитывает осуществлять свою экспансию против главных колониальных владений Британской империи — Индии, британских доминионов на Тихом океане — Австралии и Новой Зеландии. Эти объекты японской экспансии на Тихом океане неоднократно открыто назывались на страницах японской прессы, включая и руководящие органы, и в высказываниях официальных лиц, в особенности представителей высших военно-морских кругов.

Внешнеполитическая линия руководящих кругов японского флота довольно точно охарактеризована одним весьма осведомленным в дальневосточных вопросах французским журналистом: «Внешняя политика... сухопутной армии не всегда является внешней политикой флота. Тенденции... двух создателей японской империи (руководящих военных и морских кругов) не являются идентичными... Они носят отпечаток двух породивших их соперничавших кланов... Одним был клан Чосиу... утвердившийся на юго-восточной оконечности острова Хондо, лицом к Корее и континенту; другим Сатсума, знаменитый клан из Кю-Сю, господствовавший на южной оконечности архипелага, обращенной к Тихому океану... В вопросах внешней политики взгляды флота не отличаются от взглядов армии в том, что касается конечной цели, которая заключается в экономическом и политическом присоединении Китая к Японии и в вытеснении Европы с ее азиатских позиций. Но флот хотел бы достигнуть этой цели иными методами (чем армия). Для него первым этапом, который надлежит пройти, должно явиться завоевание западной части Тихоокеанского бассейна, его островов и, в частности, Индонезии, которая обеспечила бы для Японии многие недостающие ей виды сырья: каучук, цветные металлы, нефть. В этом отношении внезапная оккупация Голландского Борнео и его нефтяных месторождений могла бы быть в случае конфликта одним из решающих актов... Во всяком случае... организация островных форпостов, простирающихся на всем протяжении океана к юго-западу и к югу от Японии в направлении Малайского архипелага, осуществляется япон-

ским морским министерством с последовательностью, разоблачающей его замыслы... Основной идеей японского флота является то, что страна должна иметь флот, соответствующий ее азиатской политике, т. е. флот, непобедимый в западной части Тихого океана... Кто является для японского флота противником № 1? Это не Америка, так как японский генштаб допускает разделение Тихого океана на две зоны влияния: на востоке — зона Соединенных Штатов, на западе — зона Японии. 180-й градус долготы мог бы быть разграничивающим меридианом... Для японского флота противник № 1 — это Англия. Именно она, по его мнению, является главным препятствием для реализации имперского плана, для достижения того положения «лидера» желтых народов, на которое Япония претендует в Азии... Пока еще не пришел час флота. Идеи генштаба армии возобладали, и они привели к сосредоточению на китайской территории всей или почти всей мобилизованной японской армии. Этот великий конфликт налагает на флот изнурительную задачу длительной блокады, сопровождаемой там и тут десантами, оккупацией островов, островков и прибрежных округов. Легкие крейсера, авианосцы, миноносцы, канонерские лодки в территориальных водах, омывающих 4000 *км* побережья, выполняют свою миссию... Но каждый раз, как морской генштаб вмешивается в разрешение вопросов общей стратегии, можно считать несомненным, что он будет толкать к «маршу на юг»[1].

С этим заключением сходится и оценка японской морской политики со стороны британского военного публициста Чарлстона, который констатирует, что «японская политика Нанкай» или политика «южных морей»... является проявлением давнего соперничества, которое существует в Японии между армией и флотом... Последний вынужден был подчиниться, когда военное восстание в феврале 1936 г. положило конец пребыванию у власти в качестве премьера адмирала Окада...

Конфликт в Китае, конечно, является симптомом теперешнего преобладания армии, но всякий раз, как флот предпринимает самостоятельные действия... возникает вечная надежда, что каучук, олово, нефть и железная руда Малаккского полуострова и Индонезии могут обойтись дешевле, чем сырье для автаркической тяжелой индустрии, которое армия

---

[1] «L'Epoque» от 29 мая 1939 г.

рассчитывает получить путем контроля над Северным Китаем» [1].

В процессе войны с Китаем Япония захватывает целый ряд дополнительных опорных позиций, в первую очередь могущих быть использованными в целях экспансии на юг. Япония последовательно овладела всеми важнейшими портами на побережье Китая. Продвигаясь с севера на юг, японцы овладели Тяньцзином, Циндао, Шанхаем, Амоем и, наконец (в октябре 1938 г.), Кантоном. Захват последнего пункта означал не только овладение важнейшим портом Южного Китая, но и завершение стратегического окружения Гонконга, систематически проводившегося Японией на протяжении многих месяцев. Япония с начала войны последовательно захватывает все островные владения Китая вдоль его побережья с севера на юг. Японцы заняли китайские острова в устье реки Янцзы, вдоль побережья провинций Цзянсу и Чжэнцзян (между Шанхаем и Фучжоу). Захваченные китайские острова превращаются в японские морские и авиационные базы. Тем самым создается дополнительная третья система японских морских баз — в дополнение к базам, обеспечивающим ее закрепление на подступах к азиатскому континенту и к островным форпостам экспансии на юг (мандатным островам). Эта система имеет своим назначением непосредственно контролировать коммуникации других держав с Китаем.

В районе Гонконга японцы, кроме Кантона, овладели островами Линтин и Пратас, в 200 *км* к юго-востоку от Гонконга, островом Хапао, находящимся всего лишь в 30 *км* к западу от указанной британской военно-морской базы, группой островов близ Макао, в 100 *км* к юго-западу от нее. Не довольствуясь непосредственным окружением Гонконга, японцы стремятся обосноваться на коммуникациях Гонконга с Сингапуром, важнейшей британской военно-морской базой на Тихом океане. В течение многих месяцев японский империализм подготовлял захват крупнейшего из принадлежащих Китаю островов — Хайнаня. Несмотря на неоднократные дипломатические предупреждения и представления со стороны западноевропейских держав и США, японцы в феврале 1939 г. высадили на острове десант. Японский империализм таким образом получил возможность использовать названный остров как плацдарм для операций своего флота и, в особенности, авиации против соседних колониальных владений дру-

[1] «United Services Review» от 9 марта 1939 г.

гих держав. В частности, базируясь на Хайнань, японские морские и воздушные силы могут угрожать важнейшим пунктам на побережье Французского Индо-Китая. Остров находится в непосредственной близости от французской «арендной» территории в Китае — Гуанчжоувань. Хайнань расположен на небольшом расстоянии от основной коммуникационной линии, соединяющей Сингапур с Гонконгом. Наконец, захват этого китайского острова создает также угрозу с запада Филиппинам, коммуникации которых в США на востоке перерезываются «мандатными» островами. По поводу оккупации Хайнаня влиятельнейший орган американской прессы писал: «Захват Хайнаня является первостепенным политическим событием... Для Британии, для Франции, для Голландии и для Соединенных Штатов, поскольку эта страна заинтересована на Филиппинах, захват Хайнаня имеет огромное значение: Япония ныне стала на морском пути между Сингапуром и Гонконгом. Хайнань находится в 320 милях от Гонконга, в 1335 милях к северу от Сингапура. По другую сторону Китайского моря, в 800 милях, находится Манила, в то время как Япония находится на расстоянии в два с лишним раза меньшем, чем она была ранее, от вожделенных нефтяных и иных ресурсов Голландской Ост-Индии.

На земле найдется немного узлов, имеющих столь большое значение для народов... Япония зашла дальше на юг, чем когда бы то ни было. И форпостом ее стал великолепный остров в 13 000 квадратных миль, с потенциальной военной и морской базой. Нечто гораздо большее, чем «военная необходимость», гораздо большее, чем дальнейшее ослабление Китая, заключается в захвате Хайнаня. Это — новое свидетельство того, что агрессия в Азии и агрессия в Европе являются частями одной и той же проблемы» [1].

Вальтер Липпман в «New York Herald Tribune» отмечал, что «при наличии у Японии этого стратегического форпоста на западе и морских баз на мандатных островах на востоке Филиппины окружены».

Лондонский «Times» подчеркивал «стратегическое значение Хайнаня, фланкирующего Индо-Китай, с одной стороны, и главные пути с Дальнего Востока, сходящиеся в направлении на Сингапур, — с другой». Отмечалось, что «французы весьма обеспокоены будущими возможностями, которые может повлечь японская оккупация. Беспокойство всех морских дер-

[1] «New York Times» от 11 февраля 1939 г.

жав не уменьшается тем фактом, что адмирал Ионаи, морской министр, заявляя 8 февраля, что Япония не предполагает создать морские базы в Китае, многозначительно подчеркнул: «в континентальном Китае», исключая, таким образом, китайские острова.

В своих публичных выступлениях ни министерство иностранных дел, ни морское министерство не дают прямых заверений, что японская оккупация будет временной» [1].

Захват Хайнаня создавал непосредственную угрозу интересам как Великобритании, так и Франции на Тихом океане. «Создание воздушной и морской базы на Хайнане, контролирующем Тонкинский залив и находящемся всего в 200 милях от Хайфона и в 230 милях от Ханоя, представляет большую угрозу безопасности Индо-Китая и совершенно уничтожает стратегическую ценность французской базы в Гуаньчжоуване. Что касается Великобритании, то ее жизненные интересы столь же нарушаются тем фактом, что остров Хайнань, расположенный между Гонконгом и Сингапуром, перерезывает все сообщения между этими двумя пунктами и тем аннулирует оборонительное и наступательное значение Гонконга. Более того, обладание Хайнанем облегчает японские военные операции, направленные против Филиппин и Австралии» [2].

Французы заблаговременно пробовали укрепить свои позиции, которым угрожала японская агрессия, заняв еще в 1938 г. Парасольские острова, в 250 *км* к юго-западу от Хайнаня. Но японский флот, проникнув в Тонкинский залив, уже 24 января 1939 г. занял китайский остров У-Чжоу, в 120 *км* от границы Тонкина с Индо-Китаем. Японский флот приблизился таким образом к Индо-Китаю. С захватом Хайнаня он окончательно закрепился на подступах к этому важнейшему колониальному владению Франции на азиатском континенте. Авторитетнейший орган французской военной прессы констатировал, что «благодаря своей политике оккупации китайских островов Япония ныне держит в своих руках непосредственные подступы с юго-запада и с юго-востока к Гонконгу и входы в Тонкинский залив. Она господствует над коммуникациями Гонконга и Ханоя с Сингапуром и Сайгоном и заняла позицию, фланкирующую с запада Филиппины. К несчастью, Англия, Франция и Соединенные Штаты не располагают на месте необходимыми

[1] «Times» от 11 февраля 1939 г.
[2] «Advance» от 8 марта 1939 г.

морскими и воздушными силами, чтобы парировать такую ситуацию. А опасность, которой подвергаются французские и английские коммуникационные линии на Средиземном море, не позволяет двум великим западным державам выделять корабли из их эскадр в европейских морях» [1].

Захват Хайнаня отнюдь не замедлил дальнейшей японской экспансии на юг. В начале апреля 1939 г. японцы захватили о-ва Спретли (иначе именуемые островами Бури), расположенные на Дальнем Востоке и вместе с тем к юго-востоку от Сайгона, главной военно-морской базы на побережье Французского Индо-Китая. Тем самым создавалась угроза французским коммуникациям с Индо-Китаем. Франция имела давние притязания на острова, и оккупация их являлась прямым нарушением со стороны японцев французских интересов. «Расположенные на 500 миль к югу от Парасольских островов, острова Спретли представляют... важную стратегическую позицию, так как они находятся в центре Китайского моря, на равном расстоянии от Индо-Китая, Филиппин и Борнео» [2]. Сингапур находится на расстоянии менее 800 миль от островов. Результатом оккупации Японией Хайнаня и островов Спретли явилось решение Великобритании и Франции о создании новых авиационных баз на Дальнем Востоке.

Франция решила укрепить свой военный порт в Камране и, сверх того, оборудовать воздушную базу в бухте Туран, в то время как Великобритания создала несколько новых авиабаз в Британском Северном Борнео и Сараваке. В Индо-Китае в 1939 г. было начато срочное оборудование крупного авиазавода. Однако капитуляция Франции сорвала эти планы. В сентябре 1940 г. началось прямое вторжение Японии в Индо-Китай.

Одновременно японский империализм деятельно осуществляет свои происки в Сиаме (Таи). Сообщения относительно прорытия канала Кра, появлявшиеся как в иностранной, так и частично в нашей литературе, являются преждевременными, так как проект вряд ли осуществим вследствие недостатка капиталов и финансовых затруднений Японии. Тем не менее совершенно несомненно стремление японского империализма подчинить Таи своему стратегическому контролю. Между Бангкоком — столицей страны — и

---

[1] «France Militaire» от 17 февраля 1939 г.
[2] «Temps» от 1 апреля 1939 г.

другими ее важными пунктами и соответствующими центрами Японии установлено регулярное воздушное сообщение. В частности, функционирует линия Токио — Бангкок. Соответственно этому все аэродромы Таи находятся под контролем различного рода японских «экспертов», а на верфях Японии строятся почти все боевые единицы, предназначенные для сиамского флота. В Японии обучаются также командные кадры личного состава вооруженных сил страны. Происки японского империализма в Таи создают угрозу, хотя и отдаленную, Сингапуру, вследствие чего они вызывают все растущее беспокойство в Лондоне.

Весьма характерным является быстрое усиление военно-морских сил Таи под японским влиянием и руководством. Помимо постройки в Японии сторожевых кораблей, кораблей береговой обороны с мощным артиллерийским вооружением, канлодок и других боевых единиц, правительство Сиама заказало в 1939 г. в Италии два больших крейсера по 10 000 *т*, данные которых не опубликованы. «Пропорционально своим размерам Сиам выполняет величайшую из всех программ вооружений. В поразительно короткое время он увеличил число своих военных кораблей с 15 до 50. Имея 2 крейсера по 10 000 *т*, 2 корабля береговой обороны с 203-*мм* орудиями, эсминец, 2 сторожевых корабля, 15 миноносцев, 4 подводных лодки, 8 торпедных катеров и 17 канонерских лодок, вспомогательные катера, минные заградители и т. д., Сиам в качестве морской державы на востоке будет столь же сильным, как Австралия»[1]. Сиамский флот явился бы не плохим «довеском» к японскому флоту, а гавани страны могут быть использованы Японией в качестве дополнения к ее системе морских баз.

Одновременно японский империализм стремится также создать себе опорные позиции для захвата Филиппинского архипелага на острове Минданао, самом южном из больших островов названного архипелага. Японская колонизация, проводившаяся до недавнего времени в организованном порядке, сосредоточивается преимущественно на полуострове Давао. Последний получил прозвище «Даваго-го». Японские переселенцы в Минданао, насчитывающие свыше 20 000 человек, имеют свою собственную военную организацию, проводят не только военное обучение, но даже и нелегальные маневры, пренебрегая запретами местных властей. Во время

[1] «United Services Review» от 5 января 1939 г.

этих маневров к отдаленным пунктам на побережье Давао неоднократно подходили боевые единицы японского флота в разведывательных целях.

Японцы деятельно изучают также подступы к Панамскому каналу, этой важнейшей коммуникационной артерии США с запада. Многочисленные японские рыболовные и другие суда, постоянно плавающие в зоне Панамского канала, а также в непосредственной близости от военно-морских баз американского флота в Калифорнии (Сан-Диего, Сан-Педро), занимаются изучением возможностей нападения на Панамский канал, а также подготовкой операций японских крейсеров и подводных лодок на морских коммуникациях США в восточной части Тихоокеанского бассейна.

Японцы ведут активные происки и в странах Центральной Америки — в северной части южноамериканского континента; они добиваются передачи им на концессионных началах различных участков на территории этих стран, преимущественно таких, где можно было бы оборудовать аэродромы или базы для подводных лодок.

Одним из преимуществ японского флота, по сравнению с флотами соперников Японии в Тихоокеанском бассейне, является возможность целиком сосредоточить этот флот в западной части Тихоокеанского бассейна. На этом театре, как мы видели, японский флот достаточно обеспечен морскими базами и опорными пунктами. Военно-морские силы США, наоборот, почти лишены морских баз в западной части Тихого океана. Великобритания и в мирное время вынуждена делить свой флот между отечественными водами, Средиземным морем и Тихим океаном, не говоря о второстепенных морских театрах. Во время же теперешней войны главные силы британского флота прикованы к Северному и Средиземному морям. Это означает ослабление стратегических позиций Великобритании на Дальнем Востоке перед лицом ее империалистических соперников.

Благоприятным для Японии фактором являлось наличие противоречий между Великобританией и США. Эти противоречия препятствовали их сотрудничеству в целях совместного противодействия японской экспансии на Тихом океане. А такое сотрудничество является опасным для японского империализма в силу экономической зависимости Японии от указанных стран. Япония, не имеющая достаточной военно-сырьевой базы, получает из стран Британской империи и из США, а также из колониальных владений Голландии зна-

чительную часть каменного угля и железной руды, почти всю потребляемую ею нефть, почти весь каучук, цветные металлы, хлопок, шерсть и т. д. На рынки этих стран идет до $^4/_5$ всего японского экспорта. Экономические санкции с их стороны парализовали бы снабжение Японии сырьем и лишили бы ее источников валюты. Англо-американское сближение и военное сотрудничество в последнее время делают такого рода возможности весьма реальными. Они делают также возможным в будущем использование английских баз на Тихом океане американским флотом и авиацией.

Морские программы Японии соответствуют подготовке японского империализма к войне на Тихом океане с различными потенциальными противниками. К началу 1937 г., т. е. к моменту отпадения договорных ограничений морских вооружений, установленных Вашингтонским и Лондонским договорами, Япония закончила выполнение первой программы «пополнения флота», выработанной в 1931 г. Согласно этой программе, были построены 4 крейсера типа «Могами» по 8500 *т*, вооруженные 155-*мм* артиллерией, 12 эсминцев по 1400 *т*, 1 подводная лодка в 1970 *т*, 6 — по 1300 *т* и 2 — по 900 *т*, 4 минных заградителя, 4 истребителя подводных лодок, 5 тральщиков, 1 канонерская лодка, 1 ремонтный и 1 нефтеналивной корабль.

С 1933 г. начала осуществляться вторая программа пополнения флота, которая должна была дать флоту 2 крейсера указанного типа, 2 авианосца, 3 транспорта для гидросамолетов, 14 эсминцев, 20 миноносцев, 6 подводных лодок, 2 минных заградителя, 8 истребителей подводных лодок, 3 нефтеналивных корабля, 2 базы подводных лодок и плавучую мастерскую.

По выполнении этой программы корабельный состав японского флота был примерно следующий: 10 линкоров, из них 2 («Мутсо» и «Нагато») вооружены восемью 406-*мм* орудиями каждый, 4 типа «Хиуга» и «Фузо» — двенадцатью 356-*мм* орудиями каждый и 4 типа «Конго», которые официально считаются линейными крейсерами, но по своей скорости хода — 26 узлов — скорее являются быстроходными линкорами предвоенной постройки, вооружены восемью 356-*мм* орудиями каждый. Один из этих кораблей «Хиейи» был формально выведен из строя по условиям Лондонского морского договора 1930 г. и превращен в «учебный» корабль. Фактически он был сохранен в качестве линкора и перевооружен заново. Далее имеются 6 авианосцев, из которых 2

типа «Сориу» по 10 000 *т*, заложенных согласно второй программе пополнения. Корабли типа «Сориу» и вступивший в строй в 1933 г. авианосец «Руидзо» (7100 *т*) являются кораблями умеренного тоннажа, а 2 («Акаги» и «Кага»), первоначально строившиеся как линейные крейсера, имеют тоннаж по 26 900 *т*. Сверх того, имелись 3 транспорта для гидросамолетов и 2 достраивались. Тяжелых крейсеров с 203-*мм* орудиями в составе японского флота имеется 12, из которых 8 типа «Атаго» и «Нати» вооружены десятью 203-*мм* орудиями каждый, а 4 типа «Кинугаса» шестью орудиями указанного калибра. Легких крейсеров различных типов в составе японского флота имеется 27, включая 6 кораблей типа «Могами», построенных согласно первой и второй программам пополнения, а также 2 китайских крейсера «Нин-Хай» и «Пин-Хай», потопленных, а затем поднятых японцами. Эсминцев различных типов насчитывалось в строю 114, включая 26 кораблей, построенных согласно первой и второй программам пополнения флота. Малых миноносцев новейшего типа построено по второй программе около 20. Подводных лодок различных типов насчитывалось 62. Более половины из них — крупные единицы «океанского» (8 лодок по 1900—1955 *т* надводного водоизмещения) или «морского» (25 лодок по 1390—1638 *т* надводного водоизмещения) типов, обладающие огромным радиусом действия, — по сведениям иностранной прессы до 16 000 морских миль, — что позволяет им переплывать Тихий океан, осуществлять операции в восточной его части и возвращаться обратно без пополнения запасов горючего. Остальные корабли этого класса — минные заградители или лодки береговой обороны, обладающие также большим радиусом действия.

Сверх этого имеется некоторое количество миниатюрных экспериментальных подводных лодок секретной конструкции (тоннажем не свыше 100 *т*), предназначенных для защиты баз.

В составе флота имеется около 14 истребителей подводных лодок, 16 тральщиков, 12 минных заградителей, 9 канонерских лодок и многочисленные корабли специального назначения.

При этом надо помнить, что по мобилизации численность большинства из этих типов кораблей во много раз увеличивается за счет мобилизации торгового и промыслового флота.

Вообще, использование торгового флота в качестве резерва военного играет в японской морской политике чрезвы-

чайно крупную роль. Это сказывается, в частности, в выборе различных типов коммерческих судов. Судостроительные фирмы, получающие субсидии от японского правительства, строят быстроходные транспорты, танкеры и другие суда, предназначенные играть роль вспомогательных единиц военного флота. Японский торговый флот к началу 1939 г. (считая лишь суда тоннажем более 1000 *т*) насчитывал 1169 единиц, общим тоннажем 4 941 000 *т*. При помощи субсидий и иных правительственных мероприятий для поощрения судостроения предположено довести общий тоннаж японского торгового флота к концу 1942 г. до 7 500 000 *т*.

В этих целях, по планам, изложенным представителями японского правительства в парламенте в 1939 г., предполагается строительство до 750 000 *т* новых торговых судов ежегодно.

С начала 1937 г. отпали для Японии все договорные ограничения морских вооружений. Японский империализм осуществляет свою подготовку к войне на море в обстановке строжайшей секретности. В частности, засекречена третья программа пополнения флота, начатая выполнением в 1937 г.

Содержание третьей программы пополнения держалось в полной тайне. Число линкоров, заложенных в 1937 г., исчислялось одними органами прессы в 2, другими — в 4 единицы.

В настоящее время вместе с четвертой программой пополнения, принятой Японией в 1939 году, число единиц этого класса минимально определяется второй из указанных цифр. Относительно этих линейных кораблей в прессу проникли слухи, что они будут иметь тоннаж 48—50 тыс. *т* каждый и вооружены 457-*мм* орудиями. Однако этот калибр в силу технических факторов и тактической целесообразности надо считать мало вероятным. Более правдоподобное их вооружение 406-*мм* орудиями. Появились также сведения о строительстве тяжелых крейсеров, вооруженных 305-*мм* орудиями и, подобно «карманным» линкорам типа «Дейчланд» и другим германским рейдерам, предназначенных к действиям против неприятельских конвоев. Точно установлена закладка в 1937 г. 5 легких крейсеров нового типа, еще одного авианосца типа «Сориу», 8 больших эсминцев типа «Куросио» по 2000 *т* и 8 океанских подводных лодок. В 1938 и 1939 гг., несомненно, заложен еще ряд новых боевых единиц всех указанных классов.

В конце февраля 1939 г. на утверждение японского пар-

ламента была представлена четвертая программа пополнения флота, внесение которой официально мотивировалось тогдашним морским министром (впоследствии премьером) адмиралом Ионаи «колоссальными национально-оборонительными планами Соединенных Штатов и Великобритании».

В то время как стоимость первой программы пополнения исчислялась в 372 млн. иен, второй программы — 600 млн. и третьей — 1200 млн. иен,, стоимость четвертой программы пополнения официально была определена в 1694 млн. иен. Содержание ее, как и третьей программы, держится в секрете.

Расходы на флот вплоть до начала теперешней войны с Китаем не уступали расходам на армию или даже превышали их. Так, в 1935—36 г. расходы на флот составили 530 млн. иен, на армию — 490 млн., в 1936—37 г. соответственно 551 млн. и 508 млн. иен. С 1937 г. основные военные расходы идут на ведение войны с Китаем и подготовку войны против СССР. Поэтому бюджет армии превышает ныне бюджет флота, но и последний сильно вырос. В 1939—40 г. на армию отпущено 4085 млн., на флот — 1673 млн. иен.

На новое военно-морское строительство, согласно четвертой программе пополнения флота, первоначально было ассигновано 1205 млн. иен, на морскую авиацию 300 млн. иен, на оборудование баз и различных наземных сооружений 188 млн. иен. Выполнение кораблестроительной программы рассчитано на шесть лет, программы авиастроительства и строительства наземных сооружений — на пять лет.

В феврале 1940 г. военное и морское министерство провели через парламент законопроекты о дополнительных ассигнованиях на армию и флот в связи с осуществлением программ перевооружений, которые должны быть выполнены в 1944 или 1945 году. По этому закону отпускается в течение указанного срока для пополнения армии 3 171 438 000 иен (из этой суммы дополнительно к бюджету 1939 г. 1 264 696 000 иен), на усиление авиации 1 426 022 000 иен (до конца 1939 г. — 360 236 000 иен), на улучшение вооружений 816 418 000 иен (до конца 1939 г. — 206 135 000 иен). На военно-морское строительство ассигнуется 3 458 798 000 иен (до конца 1939 г. — 1 971 715 000 иен), на пополнение контингентов личного состава флота 988 222 000 иен (до конца 1939 г. — 533 405 000 иен). Дополнительные расходы на военно-морское строительство в 1939 г. показывают, что третья и четвертая

программы пополнения обходятся дороже, чем первоначально предполагалось [1].

Представляя программу, адмирал Ионаи так сформулировал принципы, определяющие в настоящее время морскую политику Японии: «Прежде всего, японский флот должен быть равным флоту сильнейшей морской державы. Во-вторых, должны быть приняты во внимание новые планы Соединенных Штатов и Великобритании. В-третьих, флот должен быть достаточно сильным, чтобы быть готовым ко всяким международным осложнениям, могущим возникнуть по поводу установления «нового порядка» в Восточной Азии. В-четвертых, в случае, если державы, отношения с которыми имеют существенное значение для Японии, осуществят дальнейшее усиление своих флотов, планы Японии будут пересмотрены» [2].

Один из авторитетнейших органов американской прессы по поводу аргументов адмирала Ионаи, приведенных для оправдания новой морской программы Японии, и особенно по поводу ссылок на морские вооружения Великобритании и США и на установление Японией «нового порядка» в Восточной Азии, писал:

«Развитие этого нового порядка до настоящего времени влекло то, что равносильно одностороннему расторжению различных договоров, гарантирующих территориальную и административную неприкосновенность Китая, и обращению к войне (хотя и не объявленной никаким правительством) в качестве орудия национальной политики... Расцвет нового порядка в Восточной Азии угрожает далее расторжением договорных прав всех западных держав в Китае, которые могут противостоять японским планам эксплоатации этой страны и полного исключения из участия в ней всякой страны, которая не признает права Японии предоставлять или отнимать привилегии по своему усмотрению. Сколь бы ни были оскорбительными ее акции на Азиатском континенте и ее притязания на исключительную гегемонию над Китаем для держав с давними интересами на востоке, они ничего не стоили Японии, исключая мелких дипломатических трений... Она, несомненно, убеждена, что она может проводить все планы, намеченные до настоящего времени, — если только Китай уступит без вмешательства с чьей бы то ни было стороны.

---

[1] «Japan Times» от 3 февраля 1940 г.
[2] «New York Times» от 7 марта 1939 г.

Но амбиции японских моряков отнюдь не ограничены службой армии, желающей выполнить свою миссию в Китае, Монголии, Сибири или других местах. Они не считают, что их воображение чрезмерно, когда они говорят о своей миссии в южных морях, охватывающей треугольник от Формозы до Цейлона и далее до Австралии.. Адмирал Ионаи заставляет призадуматься» [1].

Различными органами японской прессы подчеркивалось, что новая программа является именно ответом на соответствующие мероприятия США и Великобритании и якобы доказательством того, что Япония в условиях неограниченной гонки вооружений может все же сохранять свои позиции перед лицом более богатых соперников. Отмечалось, в частности, что «третья и четвертая программы пополнения, сложенные вместе, поскольку последняя предназначена дополнить первую, составляют вместе 2894 млн. иен, что приближается к стоящей биллион долларов морской программе Винсона в США и поддерживает относительную морскую мощь Японии перед лицом планов усиленного строительства со стороны Британии» [2].

Смысл новой секретной морской программы и цели морской политики Японии были официально разъяснены представителем морского министерства контр-адмиралом Масао Канадзава в заявлении представителям иностранной печати 8 марта 1939 г.

«Целью морской политики Японии, — заявил адмирал, — является обеспечение господства на море в западной части Тихого океана, чтобы облегчить осуществление национальной политики Японии» [3]. В этой формуле хорошо выражены основные задачи японской стратегии, соответствующие захватническим замыслам японского империализма. Для достижения этих целей Япония, по выражению адмирала Канадзава, «намерена содержать морские силы, достаточные, чтобы встретить крупнейшие морские силы, которые какая-либо одна иностранная держава могла бы быть в состоянии отправить на Дальний Восток».

Поскольку кораблестроительные планы Японии тщательно засекречены, постольку все предположения относительно их содержания, излагаемые в различных органах иностранной прессы, нужно считать гадательными. Морской редактор

[1] «New York Herald Tribune» от 8 марта 1939 г.
[2] «Japan Advertiser» от 8 марта 1939 г.
[3] «Japan Times» от 9 марта 1939 г.

«Manchester Guardian», исходя из общей стоимости третьей и четвертой программ пополнения флота и из формулы адмирала Канадзава о том, что Япония намерена усилить свой флот в степени, соответствующей возможностям какой-либо одной державы в отношении посылки своих морских сил на Дальний Восток, приходит к следующим выводам: «Шестилетняя программа Японии начата в качестве ответа на британскую программу перевооружения, как только выяснилось, что к 1943 г. мы будем в состоянии создать тихоокеанский флот, который, как указывают наши стратеги, должен стать существенным элементом нашей имперской обороны». По мнению указанного британского публициста, вероятный состав теперешней кораблестроительной программы Японии (включая как третью программу пополнения, начатую в 1937 г., так и внесенную в 1939 г. четвертую программу) выражается в 5 линкорах, 8 тяжелых крейсерах, 16 легких крейсерах, 2 авианосцах, 32 эсминцах и 12 подводных лодках. Цифры эти, конечно, весьма сомнительны в части, касающейся легких надводных кораблей и особенно подводных лодок. Число последних по отношению к действительным размерам строительства, осуществляемого Японией, представляется нам явно преуменьшенным. Но эти данные, вероятно, недалеки от истины в том, что касается крупных надводных кораблей. Морской редактор указанной английской газеты находит, что «флот таких размеров ... был бы достаточно сильным, чтобы противостоять всяким заморским экспедициям возможных противников Японии, и был бы достаточным, чтобы составить прикрытие для операций ее собственных истребителей конвоев на часто посещаемых торговых путях в океанском треугольнике между Новой Зеландией, Гонконгом и Цейлоном. Ежедневно в среднем приблизительно 400 британских торговых кораблей совершают передвижения в этом районе, независимо от торговли других наций. Безопасность этой торговли является ныне одной из жизненных проблем, которая обсуждалась на всех заседаниях кабинета министров (британского) в последние трагические месяцы ... Комбинация держав оси, т. е. Германии и Италии с Японией, поставила бы перед нами морские проблемы исключительной серьезности» [1].

Параллельно с усилением корабельного состава японского флота шло увеличение морской авиации. Руководители мор-

[1] «Manchester Guardian» от 23 марта 1939 г.

ской политики Японии хорошо понимают слабость последней по сравнению с ее потенциальными противниками и стремятся восполнить соответствующие пробелы в японских вооружениях. Первая программа пополнения предусматривала сформирование 17 новых эскадрилий морской авиации, с доведением общего состава последней до 31 эскадрилии. Вторая программа предусматривала сформирование еще 8 авиаэскадрилий для флота, что доводило состав японской морской авиации до 39 эскадрилий.

Одновременно с выполнением первой и второй программ пополнения морской авиации осуществлялась программа строительства морских авиабаз. К осени 1936 г. японское морское министерство завершило выполнение этой программы.

Был создан ряд морских авиационных баз: 1) в Иокогаме, 2) в Татуяме (префектура Циба), 3) в Касародзу (префектура Циба), 4) в Оминато (префектура Аомори), 5) в Куре (префектура Хиросима) — одна из главных баз морского флота, 6) в Майдзуру (префектура Киото), также база японского флота, 7) в Саэки (префектура Оита), 8) в Омуре (префектура Нагасаки), 9) в Каноя (префектура Кагосима).

Морские авиационные базы в Иокосуке (главная база японского флота) и Касумигауре реорганизованы в учебные авиационные базы, откуда пополняются летным составом остальные базы. Третья и четвертая программы строительства включают также дальнейшее расширение морской авиации и сети баз для нее.

Стратегия Японии до 1939 года была основана в значительной степени на «антикоминтерновском пакте». Влиятельные круги японской военщины стремились превратить этот пакт в военный союз, направленный против СССР. В то же время под прикрытием этого пакта осуществлялась зачастую и внешнеполитическая акция, направленная против держав, являющихся империалистическими конкурентами Японии на Тихом океане, — Великобритании, США, Франции.

Заключение советско-германского пакта о ненападении нарушило эти расчеты поджигателей войны. Последствием была отставка японского кабинета Хиранума (в сентябре 1939 г.), в качестве мотива которой была открыто указана неудача внешней политики этого кабинета, базировавшейся в основном на указанном пакте. Кабинет Хиранума был сменен кабинетом генерала Абэ, министром иностранных дел которого был адмирал Номура, бывший командующий эскадрой в китайских водах. Затем этот кабинет был также за-

менен кабинетом, возглавлявшимся адмиралом Ионаи, бывшим командующим объединенным японским флотом, а затем морским министром в кабинетах Коноэ и Хиранума. Таким образом, представители морских кругов, оттесненные от власти после военно-фашистского путча в феврале 1936 г., сопровождавшегося убийством адмирала Сайто и отставкой кабинета адмирала Окада, вновь заняли руководящие посты в правительстве Японии. Осенью 1940 г. кабинет Ионаи сменился кабинетом Коноэ.

В плане внешнеполитического курса, основанного на антисоветских расчетах представителей японской военщины, находились такие мероприятия, как уже отмеченное нами создание укрепленных опорных пунктов для японского флота и авиации на Курильских островах. Далее, сюда же относилось и возвещенное в конце июля 1939 г. тогдашним японским морским министром (ныне премьером) Ионаи создание «особой эскадры». Это новое соединение японского флота уже участвовало в специальных секретных «маневрах военного времени», состоявшихся осенью 1939 г. Создание этой эскадры связывалось представителями морского министерства в официальных заявлениях, сделанных ими представителям прессы, с различными международно-политическими проблемами, возникающими в связи с установлением «нового порядка в Восточной Азии», включая и вопросы японо-советских отношений. Именно этот последний оттенок заявлений представителей японских морских кругов особо подчеркивался, и отнюдь не случайно, органами иностранной, особенно американской, прессы. Соответствующие иностранные круги заинтересованы в обострении японо-советских отношений.

Состав новой эскадры объявлен не был. Однако указывалось, что она будет включать боевые единицы всех категорий. Вместе с тем представитель морского министерства заявил, что «новая эскадра будет на военном положении и будет готовой действовать в любом чрезвычайном случае как самостоятельно, так и в сотрудничестве с объединенным японским флотом, чтобы обеспечить господство Японии в западной части Тихого океана». Япония использует войну в Европе и затруднения ее участников для форсирования своей экспансии на юг. В сентябре 1940 г. японские войска, с «санкции» французского правительства Виши, начали вторжение во Французский Индо-Китай. 27 сентября 1940 г. Япония заключила пакт о военном союзе с Германией и Ита-

лией, окончательно определив, таким образом, свою позицию во второй империалистической войне.

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ

Соединенные Штаты Америки перед лицом второй империалистической войны деятельно укрепляют свои экономические и стратегические позиции прежде всего в Западном полушарии, а также в Восточном полушарии, в сфере своего влияния. Этим определяются в первую очередь основные линии их морской политики, т. е. подготовки к войне на море.

Соединенные Штаты в начале войны Англии и Франции против Германии выступали в роли весьма заинтересованного наблюдателя. Так называемый закон о нейтралитете, принятый американским конгрессом, обеспечивал высокие прибыли американским поставщикам оружия. Вместе с тем он означал военно-экономическую поддержку англо-французского военного блока со стороны США. В то же время США, учитывая опыт войны 1914—1918 гг., в частности, те удары, которым американская морская торговля подвергалась со стороны воюющих сторон еще до выступления США, — вследствие британской блокады Германии и германской подводной войны, — старались по возможности избежать повторения этого горького для них опыта в ходе теперешней войны. Именно такой смысл имело то постановление, фигурирующее в вышеуказанном законе, которое воспрещает перевозку американских товаров в порты воюющих стран на американских судах. Это постановление было благоприятно для Англии и Франции, располагавших в совокупности огромным (до 25 млн. *т*) тоннажем торгового флота и вместе с тем прервавших непосредственные морские сообщения Германии с заокеанскими странами. Но англо-французская блокада все же била по интересам американского капитализма. Она распространялась не только на импорт самой Германии, но и на импорт сопредельных с ней европейских нейтральных стран, а также на экспорт всех товаров германского происхождения, перевозимых на нейтральных судах. Американский государственный департамент неоднократно, но безрезультатно посылал протесты в Лондон и Париж по поводу многочисленных случаев задержания американских судов и грузов английскими и французскими военными кораблями.

В то же время американский капитализм стремится усилить свои позиции на мировых рынках за счет воюющих стран. В частности, в Центральной и Южной Америке США стремятся не только в дополнение к ранее завоеванным ими позициям занять место Германии, но и обеспечить свою гегемонию на рынках этих стран, оттесняя своего прежнего главного конкурента — Великобританию.

США используют войну в Европе для того, чтобы попытаться усилить как экономическое влияние, так и политический и военный контроль над латиноамериканскими странами. Выражением этого стремления явилась панамериканская конференция в Панаме осенью 1939 года. 2 октября 1939 г., под явным нажимом Вашингтона, конференция приняла декларацию, скрепленную подписью 21 участвовавшего в ней государства. Декларация устанавливает так называемые зоны безопасности, простирающиеся на расстоянии от 300 до 600 миль от побережья США и латиноамериканских стран в Атлантическом и Тихом океанах. Декларация гласит, что эти страны имеют право рассчитывать на то, что воюющие стороны воздержатся от всяких враждебных действий в этих зонах. Правительства американских государств обязуются обеспечить соблюдение этих постановлений воюющими сторонами путем совместной дипломатической акции. Наблюдение за «нейтральными» зонами осуществляется их военными кораблями, патрулирующими соответствующие воды.

На деле это означает чрезвычайное расширение сферы активности военно-морского флота и авиации США под предлогом выполнения условий панамской декларации и охраны нейтралитета американских республик.

В то же время это была диверсия во внутренней политике, жест в сторону изоляционистов, создающий ложную видимость, что война «отодвинута от берегов Америки».

Хотя практическое значение панамской декларации пока и невелико, она важна как выражение определенных тенденций в американской дипломатии, связанных с основными целями стратегии США. Последние стремятся утвердить свой военный контроль в западной части Атлантики и в восточной части Тихого океана — в морях, омывающих американские континенты.

Задачи американской морской политики охарактеризованы в официальных высказываниях ее руководителей. Президент

Рузвельт в своем послании конгрессу 18 января 1938 г., сопровождавшем представление дополнительной морской бюджетной сметы, отмечал: «Надлежащая оборона означает, что для защиты не только наших берегов, но и наших поселений, далеко удаленных от них, мы должны держать всякого потенциального противника на много сотен миль от наших континентальных границ. Мы не должны предполагать, что наша оборона будет ограничиваться одним океаном и одним побережьем и что другой океан и другое побережье (имеется в виду Атлантический океан.—*Л. И.*) будут в безопасности. Мы не можем быть уверенными, что будет в безопасности соединительное звено — Панамский канал. Надлежащая оборона поэтому требует одновременной защиты каждой части Соединенных Штатов Америки».

Значительный интерес представляли объяснения, данные адмиралом Леги, бывшим начальником оперативного отдела американского морского министерства (пост, соответствующий посту начальника морского генштаба в других странах), при рассмотрении в 1938 г. очередного законопроекта о военно-морском строительстве в палате представителей американского конгресса. Перед этим Леги имел специальные переговоры с президентом Рузвельтом и государственным секретарем Хэллом.

Руководитель американских морских сил заявил: «Большой конфликт, происходящий в Китае, имел результатом много серьезных инцидентов, затрагивающих суверенные права и интересы Соединенных Штатов и других держав... Угроза общего европейского конфликта постоянно налицо.

У наших собственных ворот ничто не преграждает путь для возможной эксплоатации и захвата республик Центральной и Южной Америки, кроме доктрины Монро, поддерживаемой такими морскими силами, какие могут иметь Соединенные Штаты, и использованием таковых сил, если представится необходимость...»

В ответ на аргументы изоляционистов адмирал Леги заявил: «Чтобы защищать Америку, мы не должны придерживаться позиции пассивной обороны и просто отбивать нападение в одном месте и позднее в другом.

В таковом случае мы увидели бы наши берега блокированными, наши заморские владения захваченными и нашу торговлю как береговую, так и иностранную вытесненной с морей и перенесли бы тяжелый опыт войны, длящейся столько времени, сколько пожелает враг». Единственно пра-

вильной стратегией, заявил адмирал Леги, является «быстрое и эффективное нанесение ущерба врагу на большом расстоянии от наших берегов».

В заключение своего обзора адмирал Леги сказал: «Теперешние судьбы Китая представляют самый яркий пример необходимости иметь достаточный флот, чтобы предотвращать нападение, а достаточный флот означает флот достаточно сильный, чтобы разбить флот одного противника или флоты враждебной комбинации»; адмирал Леги в этой связи привел таблицы, характеризующие силы соединенных флотов Японии, Германии и Италии.

На вопрос одного из членов палаты представителей, могут ли Соединенные Штаты рассчитывать на помощь какой-либо третьей державы в случае войны на Тихом океане, адмирал Леги ответил, что они не могут рассчитывать на помощь кого бы то ни было. На вопрос о том, каковой является «линия обороны» флота, адмирал Леги сказал, что на Тихом океане — это Алеутские острова, Гавайские острова, острова Самоа и Панамский канал, а на Атлантическом океане — Панамский канал, Виргинские острова и побережье штата Мэн. Но он напомнил палате, что флот должен быть готовым производить военные операции везде, где может находиться неприятельский флот.

Слабым местом американского флота, в противоположность флоту Великобритании, является крайний недостаток военно-морских баз.

На Тихом океане единственной первоклассной морской и авиационной базой США, за пределами их собственной континентальной территории, является Пирль Харбор, на Гавайских островах, близ главного города этих островов — Гонолулу. База эта хорошо укреплена и достаточно вместительна для того, чтобы на нее могли базироваться главные силы американского флота. Недостатком ее, однако, является то, что там имеется всего лишь один сухой док. Предполагается оборудование нового дока, который мог бы вмещать крупнейшие современные линкоры. Прочие базы США на Тихом океане расположены на самом их тихоокеанском побережье. Таковы Сан-Педро, Сан-Диего — в Калифорнии, Мер-Айленд, близ Сан-Франциско, Бремертон. Они слишком удалены от западной части Тихоокеанского бассейна, которая может стать театром будущей войны. На Филиппинских островах имеются лишь второразрядные опорные пункты (Манила и Кавитэ), могущие служить для базирования легких надвод-

ных сил и авиации, но непригодные в качестве операционных баз для главных сил флота. В промежутке между Гавайскими и Филиппинскими островами имеются лишь мелкие островки, разбросанные на огромных океанских просторах: Мидвей, Уэйк, Гуам, Кингмэн-Риф, Пальмира, Вашингтон, Джервис, Беккер, Хауленд. Эти острова могут быть использованы лишь в качестве посадочных площадок для авиации. При большой затрате средств они могут быть превращены в авиационные базы. В настоящее время они обслуживают великую воздушную магистраль, связывающую США с Филиппинами и Гонконгом по трассе Сан-Франциско — Гонолулу — Мидвей — Уэйк — Гуам — Манила. Эта трасса связывается с воздушными линиями Британской империи как в Гонконге, так и в Аукленде (Новая Зеландия). Последний пункт соединяется с Гуамом вспомогательной линией, проходящей через Американское Самоа, где опорным пунктом для авиации является Паго-Паго.

Вопрос об оборудовании новых морских и авиационных баз США на Тихом океане ставился в последние годы главным образом в отношении северного сектора этого морского театра. Отсюда расстояния до возможных районов будущих военных действий в западной части Тихоокеанского бассейна значительно короче, чем от важнейшей позиции флота США в центральной части Тихоокеанского бассейна, Гавайских островов. Так, расстояние от острова Аналяска, входящего в группу Алеутских островов, до Японии немногим более 1500 морских миль, тогда как от Гавайских островов до Японии — 3440 миль.

На сегодняшний же день США располагают столь недостаточной системой морских и авиационных баз на Тихом океане, что возможности активных операций американского флота в западной части Тихоокеанского бассейна без наличия у США союзников крайне затруднены.

Атлантический флот США был воссоздан после продолжительного перерыва во время сентябрьского кризиса 1938 г. в Европе, предшествовавшего Мюнхенскому соглашению. Американские морские авторитеты «рассматривают развитие атлантического флота Соединенных Штатов как следствие решения американского правительства обеспечить безопасность Южной Америки против агрессии со стороны европейских держав» [1]. Главной операционной базой нового атлан-

[1] «Times» от 19 ноября 1938 г.

тического флота США является Гвантанамо, арендованное на острове Куба. Однако в целях обеспечения ремонтных средств для флота в Мексиканском заливе вновь открыта правительственная верфь в Нью-Орлеане, закрытая в 1921 г. Модернизируются также верфи в двух других пунктах атлантического побережья — в Норфольке (штат Виргиния) и в Чарлстоне (штат Южная Каролина). Все эти пункты отныне должны быть рассматриваемы как континентальные базы американского атлантического флота.

В начале января 1939 г. американскому конгрессу специальным комитетом, назначенным морским министром Свенсоном и находившимся под председательством адмирала Хипберна, бывшего главнокомандующего флотом США, был представлен на рассмотрение проект строительства новых морских и авиационных баз как в Атлантике, так и на Тихом океане. В Атлантике на восточном побережье США намечалось оборудование авиационных баз в Консет-Пойнте, в штате Род-Айленд, в Кемп-Фостере, близ Джексонвиля (Флорида). Для защиты Панамского канала намечено оборудовать базы в Гвантанамо (Куба), Сан-Хуане (Порто-Рико) и Сен-Томасе, на Виргинских островах. Что касается Тихоокеанского театра, то в северном его секторе рекомендовалось оборудование баз на островных владениях США, расположенных близ побережья Аляски, а именно на острове Ситка, на большом острове Кодиак, в 600 милях западней Ситки, а также на Аналяске (Алеутские острова). В центральной части Тихоокеанского бассейна рекомендовалось оборудование авиабаз в Форд-Айленде, в Пирль Харборе (главная база флота США на Тихом океане), на островах Мидвей, Пальмира, Джонсон, Уэйк и Гуам. В отношении Филиппин не было выдвинуто никаких предложений с учетом, очевидно, крайней затруднительности поддержания коммуникаций с ними для США в случае войны.

Предусматривалось также расширение существующих авиабаз, а именно баз в Хемптон-Родсе (штат Виргиния), Квантико и Пенсаколе, на атлантическом побережье США, в Коко-Соло, в зоне Панамского канала, в Сан-Диего, Сиэтле (Аляска) и Аламеде на тихоокеанском побережье.

Рекомендовалось далее создание многочисленных баз для подводных лодок по преимуществу в различных пунктах побережья и островных владений США в Атлантике, в частности, в Нью-Лондоне (штат Коннектикут), Хемптон-Родсе (Виргиния), Ки-Уэсте (Флорида), Сен-Томасе (Виргинские

острова), Порто-Рико. На Тихом океане предусматривалось создание баз подводных лодок в тихоокеанском секторе зоны Панамского канала, в Бальбоа, а также на островах Эрбабуэна, в бухте Сан-Франциско, и на островах Мидвей, Уэйк и Гуам.

Созданию на этом последнем острове военно-морской и авиационной базы придается особое значение. В докладе отмечалось, что если на острове будут сооружены соответствующие доки, нефтехранилища и укрепления, то это обеспечит «практическую безопасность Филиппин против нападения неприятельских сил».

Предложения комиссии Хипберна были воспроизведены в докладе морского министра Свенсона и представлены 3 января 1939 г. на утверждение конгресса. Особые разногласия вызвало предложение об укреплении Гуама. Значительная часть конгрессменов, а также некоторые гражданские чиновники морского департамента (в отличие от военно-морских специалистов, всецело одобрявших вышеуказанное предложение) высказывались против укрепления Гуама на том основании, что такое мероприятие могло бы обострить взаимоотношения США с Японией и вызвать возможные осложнения. Это сопротивление поддерживалось некоторыми органами прессы, занимающими позицию изоляционизма.

Со стороны японской прессы и руководящих морских кругов делались предупреждения по адресу США относительно возможных последствий укрепления Гуама. Так, представитель морского министерства адмирал Канадзава заявил, что японский флот весьма озабочен предложением, содержащимся в докладе Хипберна о создании на Гуаме укрепленной базы, поскольку Гуам, входящий в группу Марианских островов, расположен в непосредственной близости от остальных островов этого архипелага, находящегося под мандатом Японии. «Я не вижу, — заявил он, — никакой необходимости для другой державы создавать укрепления в пункте, столь близком к Японии». Японский адмирал выразил надежду на то, что укрепление Гуама не встретит одобрения со стороны «здравого смысла американской публики и особенно наиболее рассудительных американских государственных людей» [1]. Это было явной попыткой японских морских кругов повлиять на обсуждение плана Хипберна в американском конгрессе.

Морская комиссия палаты представителей, под председа-

[1] «North China Daily News» от 18 января 1939 г.

тельством Винсона, одобрила план в целом. Однако предложение об укреплении Гуама было отвергнуто палатой 23 февраля 1939 г. Остальные пункты плана были одобрены палатой. Это было торжеством изоляционистов. Некоторые американские публицисты, как например Вальтер Липпман [1], воспользовались этим в качестве повода для того, чтобы начать кампанию в пользу соглашения между США и Японией по тихоокеанским вопросам.

Однако американский морской департамент стремится проводить планы, соответствующие активной морской стратегии США. В частности, при прохождении через сенат законопроекта, включавшего план Хипберна, адмирал Леги настаивал на восстановлении исключенного палатой пункта об укреплении Гуама. Он отметил, что задачей флота США является вступать в бой с противником в районах, достаточно отдаленных от континентальной территории США, чтобы нормальная жизнь нации не нарушалась. Является необходимым иметь поэтому сильный флот, способный свободно переходить из Атлантического в Тихий океан, и надлежащие базы как континентальные, так и океанские. В частности, Гуам в качестве укрепленной базы был бы «мощной преградой для любой иностранной державы, намеревающейся предпринять враждебные действия против Гавайских островов или континентальной территории Соединенных Штатов». Остров поэтому представляет собой «неисчислимую ценность» для США. Он уже в настоящее время важен в качестве соединительного звена при перелетах самолетов морской авиации на Филиппины, а также самолетов гражданской авиации, пересекающих Тихий океан. Он был бы очень важным в качестве базы авиации и подводных лодок для защиты коммуникаций США с Голландской Ост-Индией, откуда получается сырье, необходимое для американской промышленности (каучук, цветные металлы). Наконец, в 1946 г., когда вступит в силу независимость Филиппин, Гуам должен служить базой азиатского флота США.

Руководители стратегии Соединенных Штатов стремятся укрепить позиции последних в южной части Тихого океана. В марте 1939 г. США объявили свой суверенитет над островами Кантон и Эндерберри из группы островов Феникс, лежащих к северу от Американского Самоа. На эти острова ранее претендовала Великобритания. Длительные переговоры по

---

[1] «New York Herald Tribune» от 25 февраля 1939 г.

этому вопросу между Вашингтоном и Лондоном окончились соглашением об установлении совместного англо-американского суверенитета над островами, с правом для США оборудовать там аэродромы для трансокеанской линии, которые были бы доступны и для британских самолетов. В соответствии с этим на острове Кантон в апреле 1939 г. началось оборудование авиабазы с тем, чтобы превратить остров в дополнительное звено воздушной линии между Сан-Франциско и Окленлом.

Урегулирование этого вопроса соответствовало планам американского морского департамента, сводящимся к созданию на Тихом океане «линии патрулирования», которая шла бы от Аналяски на Алеутских островах на юг к острову Мидвей (расстояние между этими двумя пунктами 1600 миль), затем на юго-запад к острову Уэйк (еще 1000 миль), далее на юго-восток (на 1600 миль) к острову Кантон и, наконец, на юг к Паго-Паго (острова Самоа).

Эта линия, являясь не первой линией обороны США, а скорее «первой линией наблюдения», имеет большое значение для США. Что касается основных оборонительных позиций США, то, согласно формуле адмирала Леги, «оборонительная линия американского флота в настоящее время простирается от Алеутских островов к Гавайским островам, Самоа и каналу (Панамскому)». Оборона же Филиппин для США в случае войны была бы крайне затруднительной. Тот же Леги при обсуждении закона Винсона об увеличении американского флота, отметил: «Флот, который Америка ныне имеет, или флот, который она будет иметь соответственно полномочиям, заключающимся в настоящем законопроекте, будет совершенно недостаточным для посылки морских сил к Филиппинам» [1]. Однако защита последних представляется все же необходимой с точки зрения интересов американского империализма на Дальнем Востоке.

Стратегическая ситуация на Тихом океане, в связи с событиями на Дальнем Востоке, продолжает резко обостряться. В конце апреля 1939 г. морской департамент дал приказ всем кораблям американского флота, исключая те, которые входят в недавно сформированный атлантический флот, собраться в полной боевой готовности в соответствующих тихоокеанских базах. Это было расценено руководящими органами европейской прессы как ответ на новую кампанию со стороны Япо-

[1] «New York Herald Tribune» от 28 мая 1938 г.

нии, направленную к вытеснению иностранных интересов из Китая. Вместе с тем некоторые органы британской прессы, отражающие точку зрения влиятельных военных кругов, усматривали в этом факте также симптомы намечающегося англо-американского сотрудничества в военно-морской области. Так, один из них отмечал по этому поводу: «В данный момент концентрация американских морских сил в зоне Тихого океана является лишь жестом, но в морских кругах Соединенных Штатов признается и открыто обсуждается стратегическое значение этого маневра. В действительности он представляет молчаливое заверение в том, что если британский флот будет занят на Северном и на Средиземном морях, американский флот будет бдительно сторожить Тихий океан. Можно считать несомненным, что в случае возникновения военных действий все порты Британской империи на Дальнем Востоке были бы открыты для военных кораблей Соединенных Штатов» [1].

В августе 1939 г. во исполнение законопроекта, ранее принятого конгрессом, морской департамент США издал распоряжение о начале строительства военно-воздушных баз на Гавайских островах, а также на островах Кодиак и Ситка. Одновременно морская комиссия палаты представителей произвела инспектирование баз на тихоокеанском побережье США.

Что касается мероприятий в области оборудования морских и авиационных баз в Атлантике, предусмотренных планом Хипберна и одобренных конгрессом, то особое значение придается оборудованию базы в Сан-Хуане.

«Возрастающее внимание к обороне Атлантики и Карибского моря ввиду неустойчивых условий в Европе вызвало этот проект. Самолеты, базирующиеся на Порто-Рико, могли бы служить как для обнаружения нападающего флота, прежде чем он достигнет портов Мексиканского залива и Панамского канала, так и для того, чтобы удерживать в море неприятельские корабли, когда американский флот идет в бой...

Порто-Рико находится на расстоянии 1000 миль от Панамского канала, что дает возможность бомбардировщикам, расположенным в Исла-Гранде, лететь для защиты Панамского канала и возвращаться обратно. Он находится достаточно далеко в океане, чтобы находить неприятельский флот, вероятно, за два дня до того, как он смог бы достигнуть амери-

[1] «United Services Review» от 4 мая 1939 г.

канской территории, и чтобы перехватывать неприятельские самолеты, действующие с авианосцев...

Вследствие своего расположения Исла-Гранде при наличии гидросамолетов может господствовать над южными морями в радиусе 1000 миль»[1].

Авиационная база в Сан-Хуане, в соединении с оборудуемой в непосредственной близости базой в Сен-Томасе, на Виргинских островах и, возможно, также острове Кулебра, составит аванпост оборонительной системы США в Атлантике. Для координации соответствующих мероприятий создан специальный департамент Карибского моря.

Серьезнейшей стратегической проблемой США является обеспечение кратчайших коммуникаций между Тихоокеанским и Атлантическим театрами. С этой точки зрения огромное значение имеет оборона Панамского канала. В настоящее время в острой форме ставится вопрос о его расширении или, альтернативно, о прорытии нового канала через территорию Никарагуа.

Обе эти альтернативы являлись предметом внимательного изучения в кругах американского правительства и конгресса. Военный министр Вудринг высказался в пользу первого из указанных проектов. Он рекомендовал, в частности, сооружение третьей линии шлюзов в Панамском канале. Стоимость соответствующих работ по расширению канала не должна превышать 200 млн. долл.

В докладе губернатора зоны канала полковника Ридли военному министру США Вудрингу за 1938 г. указывалось, что проблема расширения канала «тесно связана с обороной канала». Доклад рекомендовал выполнение программы работ по расширению канала, рассчитанной на 10-летний срок.

1 августа 1939 г. палата представителей, а 7 августа и сенат приняли законопроект, включавший рекомендации Вудринга о сооружении третьей линии шлюзов Панамского канала. В том же месяце уже были начаты соответствующие работы. Новая линия шлюзов предназначена исключительно для использования военным флотом США. Одновременно осуществляется усиление береговой обороны Панамского канала и строительство военных дорог на территории Панамы. В сентябре 1939 г., после начала войны в Европе, Панамский канал был подчинен контролю военного министерства. Распоря-

---

[1] «New York Herald Tribune» от 25 декабря 1938 г.

жением последнего, в частности, были воспрещены все полеты гражданской авиации в зоне канала.

Что касается вопроса о прорытии второго канала через территорию Никарагуа, то значение этой проблемы было следующим образом охарактеризовано в заключении особой комиссии военных инженеров, представителей как морского, так и военного министерств, выделенной названными ведомствами для специального изучения этого вопроса: «Сооружение второго канала полностью оправдывается в том, что оно увеличивает безопасность Соединенных Штатов во время войны, обеспечивая флоту доступ как в Атлантику, так и в Тихий океан, так что в своих операциях он всегда может действовать соединенными силами и использовать все стратегические преимущества в отношении выбора театра военных действий». В докладе указывалось, что «со времени строительства Панамского канала средства атаки против сооружений канала, в частности самолеты, увеличили свою мощь, эффективность и возможности стратегической неожиданности. Панамский канал не является столь неуязвимым, как он был во время окончания его постройки.

Возможность концентрировать наши боевые силы и иметь доступ к каждому океану может быть поэтому теперь прервана. Именно в первые дни войны канал должен выполнить свои основные оборонительные цели — обеспечение водного пути между Атлантическим и Тихим океанами. Главной угрозой для такого выполнения являются внезапная воздушная атака и саботаж, вроде потопления неприятельского судна в шлюзе или разрушений... Неприятельская держава нашла бы затруднительным захватить или разрушить системы двух каналов. После занятия одного из них нападающий вряд ли имел бы достаточно сил для атаки другого канала... В случае, если главная атака будет воздушной, канал Никарагуа будет ближе от мест, откуда могут прибыть в подкрепление самолеты Соединенных Штатов». Стоимость канала в Никарагуа исчисляется в 725 млн. долл. Канал сократил бы на 350 миль водный путь между Нью-Йорком и Сан-Франциско и более чем на 500 миль расстояние между Нью-Орлеаном и Сан-Франциско.

Канал был бы длиной 172,8 мили, из которых 70 миль приходилось бы на озеро Никарагуа. Его пропускная способность составляла бы 80 млн. *т*[1].

---

[1] «New York Times» от 4 декабря 1938 г.

20 июня 1939 г. президент Рузвельт обратился к конгрессу с просьбой ассигновать 200 000 долларов на посылку специальной комиссии в Никарагуа с целью изучения возможностей постройки канала и автомобильной дороги через территорию республики.

Стремясь восполнить свои пробелы в области системы морских баз как на Тихом океане, так и в Атлантике, а также обеспечить свои коммуникации между обоими морскими театрами, Соединенные Штаты интенсивно увеличивают как корабельный, так и личный состав своего флота и авиации.

Морские бюджеты США за последние годы вырастали следующим образом:

Бюджетные годы	Сумма морского бюджета (в млн. долл.)
1934—35	457,0
1935—36	477,2
1936—37	567,8
1937—38	602,0
1938—39	750,0

Вплоть до 1938 г. основой кораблестроительных программ США был так называемый закон Винсона (названный так по имени председателя морской комиссии палаты представителей, проводившего соответствующий законопроект), принятый в 1934 г. Закон этот предусматривал доведение американского флота до уровня, предусмотренного действовавшими тогда Вашингтонским и Лондонским договорами. Новый закон, принятый в 1938 г. и проводившийся через конгресс тем же Винсоном, предусматривал увеличение норм тоннажа, установленных указанными морскими договорами (к тому времени потерявшими свою силу) для флота США на 20%. Эти нормы были следующие: для линкоров 525 000 *т*, для авианосцев — 135 000 *т*, для тяжелых крейсеров с 203-*мм* орудиями — 180 000 *т*, для крейсеров с орудиями калибра 152 *мм* — 143 500 *т*, для эсминцев — 150 000 *т*, для подводных лодок — 52 700 *т*. Так как эти нормы к 1938 г. были в основном заполнены (включая и строившиеся единицы), то новый закон подводил правовую базу под дальнейшее расширение американского военно-морского флота. Размеры ежегодных кораблестроительных программ США выражались следующим образом:

Число кораблей

Бюджетные годы	Линкоры	Авианосцы	Крейсера	Эсминцы	Подводные лодки	Сторожевые и конвойные корабли
1933—34	—	2	6	20	4	2
1934—35	—	—	4	14	6	—
1935—36	—	1	2	15	6	—
1936—37	2	—	—	12	6	—
1937—38	—	—	—	8	4	—
1938—39	4	—	4	8	4	—

Корабельный состав флота США к началу 1939 г. был следующий: 15 линкоров, из них — 3 типа «Колорадо» по 32 500 *т*, с главным вооружением из восьми 406-*мм* орудий каждый, 7 кораблей типа «Калифорния», «Нью-Мексико» и «Пенсильвания» водоизмещением 32 300—33 400 *т* каждый и с главным вооружением из двенадцати 356-*мм* орудий, 4 типа «Нью-Йорк» и «Невада» по 27—29 тыс. *т* и главным вооружением из десяти 356-*мм* орудий, наконец, линкор «Арканзас» — 26 100 *т*, вооруженный двенадцатью 305-*мм* орудиями; американские линкоры обладают мощным бронированием и большим радиусом действия, однако их недостатком является их относительная тихоходность — не свыше 20—21 узла; 5 авианосцев, из них 2 гиганта — «Лексингтон» и «Саратога» — по 33 000 *т*, 2 новейших авианосца — «Йорктаун» и «Интерпрайс» по 20 000 *т* и 1 авианосец среднего тоннажа «Ренджер» в 14 500 *т*; 18 тяжелых крейсеров с 203-*мм* орудиями, по 10 000 *т*, со скоростью 32—33 узла; 19 легких крейсеров, из них 9 новейших типа «Бруклин» по 10 000 *т*, вооруженных пятнадцатью 152-*мм* орудиями и имеющих скорость 32—33 узла, и 10 типа «Омаха» по 7050 *т* с десятью 152-*мм* орудиями каждый и скоростью 34—35 узлов; 206 эсминцев различных типов, 90 подводных лодок, 23 сторожевых корабля, не считая многочисленных мелких боевых единиц и кораблей специального назначения.

В постройке находилось 6 линкоров — «Норд Каролина», «Вашингтон», «Индиана», «Массачусетс», «Алабама», «Саус Дакота» — по 35 000 *т*, с главным вооружением из девяти 406-*мм* орудий каждый и проектной скоростью

в 28 узлов; броневая, противоминная и противовоздушная защита этих кораблей, так же как и других современных линкоров, является чрезвычайно мощной; один авианосец «Уосп» в 14 700 *т*; 4 крейсера новейшего типа «Сан-Диего» по 8 000 *т*, по двенадцати 152-*мм* орудий; 40 эсминцев различных типов и 16 подводных лодок, не считая боевых единиц других классов.

К 1 июня 1939 г. на верфях США строилось до 450 000 *т* военных кораблей всех классов. Личный состав флота в 1934—35 г. состоял из 6960 офицеров и 82 500 рядовых, в 1938—39 г. — из 7941 офицеров и 105 тысяч рядовых.

Морской бюджет США на 1939—40 г. составил около 825 млн. долл., а с дополнительными ассигнованиями — до 961 млн. На новое кораблестроение было ассигновано 270 млн. долл.; в 1940—41 г. предполагалось увеличение этой цифры до 370 млн. долл. Кораблестроительная программа на 1939—40 г., выработанная американским морским департаментом, включала строительство 2 линкоров по 45 000 *т* (получивших название «Нью-Джерси» и «Иова») с таким же главным вооружением как и 6 линкоров типа «Вашингтон», заложенных по программам предыдущих лет, т. е. по девять 406-*мм* орудий каждый. Но увеличение их тоннажа на 10 000 *т* будет использовано для усиления их броневой и противовоздушной защиты и в особенности для увеличения их скорости. Проектная скорость этих кораблей предусмотрена от 30 до 33 узлов, тогда как существующие американские корабли этого класса имеют скорость не свыше 23 узлов. Стоимость каждого из этих линкоров исчисляется в 93 млн. долл. В связи с их строительством потребовалось специально удлинить два элинга на правительственных верфях в Нью-Йорке и Филадельфии.

Конструкция новых кораблей дает им возможность проходить через сооружения Панамского канала в их теперешнем виде. Поэтому они будут иметь очень большую длину (880 фут.), но ширина их не будет превышать ширины кораблей типа «Вашингтон».

В программу 1939—40 г. включен 1 авианосец «Хорнет» того же типа, как недавно оконченные постройкой «Йорктаун» и «Интерпрайс», 2 крейсера по 8 000 *т* с 152-*мм* орудиями, 8 эсминцев и 8 подводных лодок, 2 небольших транспорта для гидросамолетов и 1 ремонтный корабль. Наряду с этим было предусмотрено строительство большого количества кораблей москитного флота — истребителей подводных

лодок и торпедных катеров. Была предусмотрена также реконструкция авианосцев «Лексингтон» и «Саратога». В начале января 1940 г. президентом Рузвельтом была внесена на рассмотрение американского конгресса новая морская программа, предусматривающая закладку в 1940—41 бюджетном году еще 24 новых военных кораблей, в том числе 2 линкоров, 1 авианосца, 2 крейсеров, 8 эсминцев и ряда боевых единиц других классов. Американский морской бюджет на 1940 г. предусмотрен в сумме 1 224 млн. долл. Эта сумма являлась рекордной не только для мирного времени, но и по сравнению с военными расходами США во время участия в первой мировой империалистической войне.

Параллельно с усилением боевых категорий военно-морского флота проводится ряд мероприятий в области усиления вспомогательных сил и в области военизации торгового флота. Начиная с 1935 г. морской департамент планомерно и настойчиво строит плавучие базы для эсминцев и подводных лодок, авиатранспорты, плавучие мастерские, топливные транспорты, транспорты-склады и т. д. Это усиление «плавучей базы» флота дает руководителям флота частичную компенсацию за недостаток оборудованных баз на «первой линии» морской обороны США. Предоставляются также правительственные субсидии для модернизации и усиления торгового флота. В частности, торговые суда в последние годы строятся лишь по проектам, утвержденным морским департаментом, что обеспечивает возможность их использования в случае войны. Общий тоннаж американского морского торгового флота составлял к июню 1939 г. 8 910 тысяч *т*.

Также неуклонно увеличивается из года в год мощная и многочисленная морская авиация США. В условиях крайнего недостатка морских баз у США, особенно на Тихом океане, американский морской департамент придает особенное значение тому обстоятельству, что радиус действия самолетов морской авиации непрерывно возрастает. Поэтому особое место в американской морской авиации занимают самостоятельные соединения крупных летающих лодок. Последние без посадки совершают частые групповые перелеты из Сан-Франциско на Гавайские острова или на Аляску, т. е. порядка 2500—3000 морских миль. Общее число самолетов морской авиации, согласно закону Винсона, доведено в 1940 г. до 3000. Сюда входят как самолеты корабельной авиации, так и ее соединения, базирующиеся на береговые

базы. Выдвигаются планы дальнейшего усиления американской морской авиации.

Все возрастающие и усложняющиеся задачи стратегии США как на Тихом океане, так и в Атлантике оказывают свое неизбежное влияние и на дислокацию флота.

Главные силы флота США сосредоточены на Тихом океане. «Первую линию» морской обороны США в случае войны на Дальнем Востоке составляет небольшой «азиатский» флот, базирующийся на Филиппинские острова. В состав этого флота входили в середине 1939 г.: 1 крейсер Вашингтонского типа «Аугуста», посетивший Владивосток летом 1937 г. под флагом адмирала Ярнела; бригада эсминцев (1 флагманский корабль, 1 база и 3 дивизиона по 4 корабля в каждом), дивизион подводных лодок в составе 6 единиц, 2 минных заградителя, 1 авиатранспорт, полдюжины канонерских лодок, составляющие так называемый «патруль реки Янцзы»[1].

Главные силы флота США опираются частью на базы тихоокеанского побережья (Сан-Педро, Сан-Диего, Мер-Айленд — близ Сан-Франциско, Бремертон), частью на Пирль Харбор. Основой боевой мощи американского флота являются так называемые «боевые» или «линейные» силы. Сюда входят 4 дивизии линкоров по 3 корабля в каждой[2], 2 дивизии крейсеров (всего 7 единиц) типа «Омаха», 2 флотилии эсминцев, из которых одна в составе 4, а другая в составе 5 эскадр (бригад). В состав эскадры (бригады) входят 2 дивизиона эсминцев по 4 корабля и флагманский эсминец бригады. Флагманским кораблем каждой флотилии является легкий крейсер. Далее, в состав «боевых сил» входит дивизия авианосцев (4 корабля), бригада минных заградителей, в составе 2 дивизионов из 4 кораблей каждый и флагманского корабля. «Разведывательные силы» состоят из 3 дивизий крейсеров Вашингтонского типа, по 4 корабля в каждой, и самостоятельных соединений мощных летающих лодок, базирующихся на авиатранспорты. В Пирль Харборе расположены 4 дивизиона подводных лодок, по 6 единиц в каждом и один из 3 единиц, вместе с базами для подводных лодок.

Атлантический флот США к середине 1939 г. насчитывал

---

[1] Одна из входящих в этот патруль американских канонерских лодок „Пенэй" была, как известно, потоплена в конце 1937 г. японцами.

[2] Тринадцатый корабль этого класса „Калифорния" является флагманским кораблем американского флота.

уже до 60 боевых единиц, включая линкоры «Нью-Йорк», «Техас», «Арканзас» и «Уоминг» (учебные корабли), 4 новейших тяжелых крейсера, 5 новейших легких крейсеров, 1 авианосец, 25 эсминцев (из них 10 новейших) и 20 подводных лодок (включая 8 мощных океанских единиц, только что вступивших в строй). Сверх того, в атлантическом секторе зоны Панамского канала, в Коко-Соло, базировалось соединение из 6 подводных лодок, в водах стран Латинской Америки — дивизион из 2 эсминцев и 2 канонерских лодок.

Ввиду недостаточности баз на собственной территории США для последних особое значение имеет «занятие в кредит» баз на территории других государств. В частности, в некоторых органах американской прессы появилась информация о переговорах правительства США с правительствами Эквадора и Коста-Рика об уступке принадлежащих соответственно этим республикам островов Галапагос (принадлежащих Эквадору) и Кокосового острова (владения Коста-Рика) в аренду США для оборудования морских и авиационных баз. Симптоматично, что президент Рузвельт в 1939 г. лично посетил эти острова. В случае реализации этого плана зона обороны Панамского канала со стороны Тихого океана была бы значительно усилена.

Война в Европе открыла перед США невиданные возможности для усиления их стратегических позиций как в Атлантике, так и на Тихом океане. За оказываемую военную помощь Англии США добились от последней передачи им на «арендных» началах морских баз на британских островных владениях в западной Атлантике — на островах Ньюфаундленд, Бермудских, Багамских, Ямайке, Санта-Лючиа, Тринидад, Антигуа, так же как и в Британской Гвиане. Ведутся переговоры об аналогичном использовании британских морских баз на Тихом океане.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ВОЙНЫ НА МОРЕ

В настоящей главе мы рассмотрим первый этап морских операций второй империалистической войны — с сентября 1939 г. до начала апреля 1940 г., т. е. до начала новой фазы войны, начавшейся борьбой за скандинавский плацдарм.

Флоты Великобритании и Франции, в совокупности располагавшие подавляющим количественным превосходством над германским флотом, с первых дней войны начали проводить дальнюю блокаду Германии путем закрытия Дувр-

ского пролива и организации блокадного патрулирования по линии Шетландские острова—Норвегия. Но введением блокады союзники лишь частично стеснили действия германского флота и затруднили торговлю, оказавшись не в состоянии предотвратить выход в море как отдельных германских кораблей, так и крупных соединений германского флота. Попытки английских морских и воздушных сил проникнуть в район знаменитого германского «мокрого треугольника» (о. Боркум—о. Зильт—о. Гельголанд), как правило, были неудачными. Германские военно-морские и воздушные силы прикрывали пути, связывающие Германию со Скандинавскими странами вдоль побережья Ютландского полуострова, делая возможным почти беспрепятственное следование германских торговых судов в скандинавские порты. Морское побережье Германии на Балтике (составляющее по своей протяженности большую часть ее морских границ) и ее морские коммуникации на Балтийском театре, имеющие исключительное военно-экономическое значение, остались для англо-французских вооруженных сил недосягаемыми.

Британское военно-морское командование с первых же дней войны постаралось преградить для германского флота выходы из Северного моря. Дуврский пролив, по выражению Черчилля, был «запечатан» для германских военных кораблей. Это имело особое значение в связи с тем, что через него, как и в войну 1914—1918 гг., шла переброска во Францию английской экспедиционной армии, военного снаряжения, боеприпасов и т. д. Патрулирование же выходов из Северного моря в океан между Шотландией и Норвегией было возложено на крейсерские отряды, имеющие возможность получить быструю поддержку со стороны главных сил британского флота [1]. Таким образом Германия была отрезана от океанских коммуникаций.

В условиях дальней блокады английский и французский флоты, как и в прошлую войну, задерживали в районах, весьма отдаленных от военных действий, суда, идущие как в порты Германии, так и в порты сопредельных с ней нейтральных стран. Призовые суды конфисковывали задержанные грузы на основании списков «контрабанды», произ-

[1] Имеются, впрочем, данные и о том, что блокадная линия с самого начала войны проходила от Фарерских островов до Исландии. После окончания скандинавской операции она бесспорно перенесена именно в этот район.

вольно декретируемых правительствами Парижа и Лондона. В эти списки включены не только все предметы, могущие иметь прямое или косвенное военное применение, но также и все виды продовольствия, одежды и других предметов массового потребления. Только за первые три месяца войны британский флот задержал 470 000 *т* так называемых контрабандных грузов. Количество грузов, задержанных Францией за это время, достигло 260 000 *т*. Применение произвольных списков контрабанды и незаконное задержание судов нейтральных стран, отводимых для осмотра в английские и французские порты, являлось вместе с тем явным нарушением и прав нейтральной торговли. В декабре 1939 г. Англия и Франция распространили свои мероприятия по контролю над судоходством, по задержанию и досмотру в своих портах судов и грузов и на морскую торговлю между другими странами, в частности, на торговое судоходство между портами американских стран, включая США, и нейтральных стран Европы, диференцируя при этом «контроль над контрабандой» в зависимости от того, применялся ли он к слабым государствам или же к мощным военно-морским державам, подобным США, Японии и Италии.

Свою блокаду Англия и Франция распространяли не только на импорт, но и на экспорт Германии, присваивая право задерживать и конфисковывать все товары германского происхождения, перевозимые на нейтральных судах. Этим они стремились затруднить для Германии возможность получать валюту на рынках нейтральных стран, что безусловно усилило бы их экономическое и финансовое превосходство.

Указ британского правительства от 28 ноября 1938 г., узаконявший эти ограничения морской торговли, являлся нарушением прав нейтральных государств. Еще 25 октября правительство СССР заявило о своем несогласии с актами британского правительства, направленными к разрушению морской торговли. 10 декабря правительство СССР не только заявило протест против новых мероприятий Великобритании, но и оставило за собой право требовать возмещения всех убытков, которые могут быть вызваны незаконными действиями британского флота на основе указа от 28 ноября.

Британский и французский флоты вели неустанную слежку за укрывшимися в нейтральных портах при начале военных действий германскими торговыми судами. Общий тоннаж таких судов, по английским сведениям, превышал

1 млн. *т*, но лишь небольшая часть его в первые полгода войны была захвачена блокирующими флотами союзников. По английским данным, было захвачено немногим более 100 000 *т* германских торговых судов, причем сюда входят и корабли, застигнутые войной в портах Великобритании и Франции; количество же потопленных немецких пароходов за полгода войны составляло, по американским данным, всего лишь 29 общим тоннажем 151 000 *т*.

Но, несмотря на явное пренебрежение со стороны англо-французского военного блока к общепринятым нормам международного права, блокадные мероприятия Великобритании и Франции не смогли парализовать полностью германской торговли и не привели к катастрофическому подрыву экономических связей Германии с внешним миром. В этом существенное отличие второй империалистической войны от первой, когда экономическое удушение Германии в результате блокады со стороны Антанты явилось одним из главных факторов, предопределивших исход войны. В 1939 г. обстановка сложилась иначе, поскольку Германия сохраняла беспрепятственные торговые сношения со всеми странами, с которыми она имеет сухопутную границу, исключая воюющую с ней Францию. Она сохранила также и неприкосновенность своих морских коммуникаций со странами Балтийского бассейна. Какую пропорцию своей внешней торговли Германия сохранила, точно сказать трудно. Авторитетными германскими источниками называлась даже такая высокая цифра, как 80%; во всяком случае можно утверждать, что она не ниже 60—70%. С некоторыми граничащими с Германией странами, в частности с СССР, заключившим с Германией экономическое соглашение, а также с Италией, германская торговля после начала войны значительно выросла. Таким образом, англо-французская морская блокада Германии при данной международной ситуации и расстановке сил не дала и не могла дать решающих результатов.

В то же время Германия с самых первых дней войны начала в широком масштабе борьбу на коммуникациях своего противника. Основными средствами этой борьбы на первом этапе явились подводные лодки и мины заграждения. В меньшем масштабе применялись для этих целей надводные корабли и военно-воздушные силы. В начале 1940 г. Германия отказалась от Лондонской конвенции, ограничивавшей ведение подводной войны, сославшись при этом на систематическое вооружение англичанами их торговых су-

дов, превращающее последние, по существу, в военные корабли.

Это увеличило опасность операций на коммуникациях союзников. Стратегическая задача защиты морских коммуникаций от германских подводных лодок, надводных кораблей, мин заграждения и, наконец, военно-воздушных сил являлась весьма тяжелой. В связи с этим британским адмиралтейством была в широчайших масштабах организована система конвоев, применявшаяся и в прошлую войну в качестве главного средства для защиты коммуникаций против подводной угрозы. Уже к концу первого месяца войны эта система охватила все британское торговое судоходство.

Одновременно началось вооружение морских торговых судов и быстроходных пассажирских пароходов, а в дальнейшем и мелких рыболовных судов для защиты как против подводных лодок, так и против самолетов. Вооружение осуществлялось как в портах Англии, так и в портах ее доминионов и колоний, где заранее были созданы артиллерийские склады, а также подготовлены группы обученных артиллеристов для обслуживания орудий и инструктирования торговых моряков. По сведениям английской прессы, уже за первые четыре месяца войны было вооружено до 1800 единиц британского торгового флота. Нынешний английский премьер-министр Черчилль, бывший в то время первым лордом адмиралтейства, заявил в феврале 1940 г., что для английского торгового и рыболовного флота изготовляются тысячи пушек всех родов и калибров. Он подчеркнул также, что в целях защиты как от подводных, так и от воздушных атак в дальнейшем «должно быть эффективно вооружено каждое судно британского торгового и рыболовного флотов». Таким образом, Великобритания использует свой торговый флот в качестве мощного резерва военно-морского флота.

Британское адмиралтейство многократно подчеркивало, что система конвоев составляет надежную гарантию безопасности торговых судов. В частности, по официальным британским данным, до 13 марта 1940 г. из 12 816 судов, шедших в составе конвоев, было потоплено торпедными атаками всего лишь 28. Однако при этом не указывается число конвоируемых судов, погибших от мин заграждения. Следует также иметь в виду, что конвои значительно замедляют рейсы торговых судов, с проистекающими отсюда экономическими последствиями.

В связи с основной стратегической задачей — защиты морских коммуникаций Великобритании — британским флотом осуществляется в широчайших масштабах патрульная противолодочная служба, т. е. выслеживание и уничтожение германских подводных лодок. Последнее осуществляется боевыми кораблями различных классов — по преимуществу мелкими боевыми единицами (эсминцами, миноносцами, сторожевыми кораблями, торпедными катерами и т. д.), а также вооруженными торговыми и рыболовными судами и авиацией. По официальным британским данным, усовершенствование гидроакустических приборов для обнаружения подводных лодок, а также средств уничтожения последних, в частности глубинных бомб, значительно расширяет возможности их преследования и уничтожения.

По этим данным, количество произведенных британскими кораблями и самолетами атак германских подводных лодок с начала теперешней войны в пять или шесть раз превышает наибольшее их количество в любой соответствующий период прошлой войны.

Результаты этого рода операций трудно определить. Черчилль в своем заявлении в палате общин 28 февраля 1940 г. исчислил количество потопленных до начала 1940 г. британским флотом и авиацией германских подводных лодок не менее чем в 35 единиц. По всей вероятности, эта цифра значительно преувеличена. Германские официальные источники признают потерю за полгода войны всего 11 подводных лодок. Что касается пополнения этих потерь за счет нового строительства, то тот же Черчилль, первоначально сообщивший британскому парламенту, что еженедельно в строй германского флота вступают по две единицы этого класса, в своем позднейшем заявлении, подводя полугодовые итоги, исправил эту информацию, сообщив, что «эта цифра, или даже более крупная, может оказаться правильной в будущем», - но что до конца 1939 г. Германия вряд ли ввела в строй более 10 подводных лодок. Таким образом, по его расчетам, к концу 1939 г. в строю германского флота было не более 45 единиц этого класса, включая и используемые для учебных целей. По этим подсчетам, количество немецких подводных лодок, оперировавших одновременно в начале теперешней войны, не превышало ни разу десяти, тогда как во время «беспощадной» подводной войны в 1917 г. оно периодами доходило до 60. Однако все же и руководители британского флота не строят себе иллюзий относительно возмож-

ности расширения германской подводной войны в будущем. «Если мы вспомним, — заявил Черчилль, — о значительных потерях, которые мы понесли от немногих подводных лодок, оперировавших до настоящего времени, будет понятно, сколь обширные приготовления мы должны сделать, чтобы отразить атаку большего масштаба, которая может быть произведена на нас в дальнейшем». Действительно, по опыту прошлой войны, когда Германия в общей сложности ввела в строй своего флота до 400 подводных лодок, можно с уверенностью сказать, что ее судостроительные ресурсы, с тех пор значительно расширенные, позволяют осуществлять массовое строительство подводных лодок в масштабах, не только перекрывающих потери, которые германский подводный флот несет в результате осуществляемых им операций, но и обеспечивающих в дальнейшем значительное увеличение количественного состава этого флота.

Что касается мин заграждения, то Германия, начиная с декабря прошлого года, ведет неограниченную минную войну на коммуникациях своего противника в Северном море и на подступах к его важнейшим портам. Эти мины устанавливаются по преимуществу германскими подводными лодками и, таким образом, минную войну в основном можно считать результатом их операций, поскольку применение системы конвоев и вооружение торговых судов ограничивают возможности их торпедных и тем более артиллерийских атак. В меньшем масштабе установка минных заграждений осуществляется надводными кораблями, а также самолетами, сбрасывающими, в частности на парашютах, новейшие германские магнитные мины. Британский флот в широчайших масштабах осуществляет траление мин. К выполнению этой задачи наряду с тральщиками военного флота привлечена масса мелких реквизированных и приспособленных для военных целей судов, в частности, до 700 рыболовных траулеров.

Хотя, по официальным данным, в 1940 г. личный состав британского военного флота должен был быть доведен до 250 000 человек, тысячи рыбаков вербовались сверх того в качестве добровольцев для участия в тралении мин. «Чтобы справиться с минными атаками, — как объяснил Черчилль необходимость проведения этого мероприятия, — мы вынуждены обратиться к рыболовному флоту».

Но и эти мероприятия долгое время не могли задержать рост тоннажа союзных и нейтральных судов, погибавших на германских минах заграждения. В частности, наиболее

серьезную проблему для английского и французского военно-морских ведомств представляла борьба против германских магнитных мин — этого нового и весьма опасного рода минного оружия, представляющего нововведение в военной технике по сравнению со средствами минной войны, применявшимися в 1914—1918 гг. По утверждению Черчилля, эксперты британского адмиралтейства раскрыли технический секрет этих мин (после того как одна из них, сброшенная с германского самолета в устье Темзы, попала в руки англичан) и нашли средство защиты от них. Но практические результаты этих контр-мер сказались лишь к лету 1940 г., когда пропорция торговых судов, гибнущих на минах заграждения, значительно сократилась. В зимние же месяцы 1939—40 г. она превышала половину общего тоннажа потопленных судов. Это лишний раз показывает, какое серьезное значение имеет применение этого рода оружия в широком масштабе, с использованием новейших технических средств и изобретений.

Стремясь закрыть от германских подводных лодок подступы к важнейшим британским портам Северного моря, британское адмиралтейство поставило обширные минные заграждения и барражи вдоль всего восточного побережья Британских островов, от Дувра до Шетландских островов, и от устья Темзы до территориальных вод Голландии.

Значительное беспокойство вызывали у союзников и германские надводные рейдеры. Правда, их деятельность до настоящего времени еще не причинила британскому адмиралтейству хлопот, подобных по своему масштабу тем, какие в прошлую войну причинили ему смелые операции на британских коммуникациях «Эмдена», «Карлсруэ», а позднее «Мёве», «Вольфа» и других отважных германских рейдеров. Но все же германские «карманные» линкоры — «Адмирал граф Шпее», затопленный его командой близ Монтевидео после боя с английской вест-индской эскадрой крейсеров в декабре 1939 года, и «Дейчланд» (ныне переименованный в «Лютцов»), благополучно вернувшийся в германские воды, — потопили значительное, пока еще не учтенное точно количество британских торговых судов. Как цифры этого тоннажа, так и расстройство, внесенное рейдерами в британское торговое судоходство, заставляют британское адмиралтейство готовить новые мероприятия по борьбе с ними. Возобновление операций германских надводных рейдеров в расширенном масштабе, в соединении с гер-

манской подводной и минной войной, могло бы создать серьезнейшую опасность для британских коммуникаций.

Этой возможности британское адмиралтейство, повидимому, опасается еще более, чем возможности расширения германской подводной и минной войны. В частности, Черчилль в своем отчете в феврале 1940 г. подчеркнул, что «если бы у нас в настоящее время не было бесспорного превосходства в линкорах, германские тяжелые крейсера вышли бы в Атлантический океан и без опасения быть настигнутыми смогли бы нарушить, если не совсем прекратить, всю огромную торговлю, без которой мы не могли бы жить. Они могли бы захватить временные базы в различных отдаленных частях земного шара и расположиться на позициях, где бы мы не могли атаковать их никакими средствами. Таким образом, они быстро привели бы нас к гибели. К счастью, мы имеем гораздо большие линейные силы, чем противник» [1].

Германская авиация на протяжении первого полугодия войны применялась против торгового судоходства противника лишь эпизодически, в сравнительно небольшом масштабе. Тем не менее, результаты ее отдельных операций уже в этот период были довольно значительными. Так, по германским официальным данным, во время налетов, произведенных германскими самолетами на английские торговые суда в Северном море, 31 января 1940 г. было потоплено 7 торговых судов, общим водоизмещением в 25 000 *т*. С британской стороны эти данные опровергались. Более широкое использование авиации как средства борьбы на коммуникациях развернулось уже после начала операций в Норвегии.

Общие итоги операций, осуществляемых Германией на морских коммуникациях ее противника при помощи всех родов морского оружия, определить весьма затруднительно. Обе стороны приводили на этот счет резко расходящиеся ряды цифр. По официальным английским и французским данным, потери тоннажа торгового флота Великобритании и Франции, а также обслуживающих их торговых флотов нейтральных стран выразились за $5^1/_2$ месяцев войны в сумме

---

[1] Прикованные к Северному и Средиземному морям линейные корабли вряд ли могут быть брошены в большом числе для поисков и уничтожения активных и трудно уловимых рейдеров германского флота, хотя посылка отдельных кораблей этой категории и имела место при поисках „Адмирала графа Шпее".

1 065 000 *т*. Сюда входят 157 британских пароходов, общим тоннажем в 590 419 *т*, 14 французских, общим тоннажем 66 120 *т*, 141 нейтральный, общим тоннажем 408 590 *т*. По германским же данным, общие потери тоннажа союзных и нейтральных стран за это время составили 1 810 315 *т*. Еще более резко расходятся данные обеих сторон в отношении отдельных категорий торговых судов. За первые 5½ месяцев войны, по официальным английским данным, английский торговый флот потерял 12 танкеров, общим тоннажем 89 000 *т*; по сведениям же официального германского агентства, германским военным флотом потоплено за этот промежуток времени 25 английских танкеров, общим водоизмещением 189 180 *т*.

Американские данные дают средние цифры. По этим данным, с 3 сентября 1939 г. по 21 февраля 1940 г. включительно потоплено 169 английских пароходов, водоизмещением 648 000 *т*, 17 французских, водоизмещением 69 000 *т*, и 165 пароходов нейтральных стран, водоизмещением 455 000 *т*. При этом в феврале 1940 г. тоннаж потопленных пароходов Великобритании и нейтральных стран был рекордным по сравнению с предшествующими месяцами. Обе воюющие стороны, стремясь обосновать прямо противоположные утверждения, сравнивают операции подводных лодок в нынешней войне с результатами аналогичных операций в войне 1914—1918 гг. В германской прессе результаты первого полугодия подводной войны сравниваются с результатами первоначальных операций подводных лодок в 1915—1916 гг. При этом констатируется, что первые представляются весьма внушительными по сравнению со вторыми (200—300 тыс. *т* ежемесячного потопления тоннажа в текущую войну против примерно 60 000 *т* потопленного ежемесячно тоннажа в 1915—1916 гг.). С другой стороны, морские публицисты Лондона предпочитают сравнивать теперешнюю подводную войну с германской «беспощадной» подводной войной 1917—1918 гг., когда в отдельные месяцы (например, в апреле 1917 г.) тоннаж потопленных торговых судов доходил без малого до миллиона тонн, а средние цифры ежемесячных потерь превышали полмиллиона. И то и другое сравнение представляется нам заведомо неправильным. В начальный период мировой войны подводное оружие не вышло еще в значительной степени из «экспериментальной» стадии, с другой стороны, к моменту объявления «беспощадной» подводной войны Германия тщательно подготови-

лась, мобилизовав все свои судостроительные и иные ресурсы для создания могущественного подводного флота. Неограниченное применение нового рода оружия против торговых судов застало при этом врасплох его противников, испытавших жесточайшие удары и понесших колоссальные потери, прежде чем они выработали и применили надлежащее средство борьбы против подводной угрозы.

К моменту же начала теперешней войны германское военно-морское командование имело за собой огромный опыт в отношении использования подводного флота для борьбы на коммуникациях противника. Германские подводные лодки приступили к соответствующим операциям с первых же дней войны, заблаговременно заняв надлежащие позиции в Северном море и в Атлантике. Численность германского подводного флота более чем вдвое превосходила к началу теперешней войны его численность в 1914 г. С другой стороны, она примерно в такой же пропорции уступала численному составу германских подводных лодок в момент начала «беспощадной» подводной войны в 1917 году. Вместе с тем противники Германии вступили в войну в 1939 г. с целым арсеналом испытанных в прошлую войну средств борьбы с подводными операциями, к парированию которых, как мы видели, они заблаговременно и тщательно готовились. В силу резкого отличия условий, существовавших в различные периоды войны 1914—1918 гг., от условий, в которых развивается теперешняя война, сравнение различных рядов цифр, по существу несравнимых, представляется весьма мало убедительным.

По официальным английским данным, «чистые» (т. е. невосполненные) потери тоннажа английского торгового флота (с учетом того, что общие его потери частично покрываются за счет нового строительства) составляли до марта 1940 г. меньше 200 000 *т* из 21 млн. *т*, или, если считать лишь суда, совершающие океанские рейсы, — из 17,9 млн. *т*. Торговые флоты британских доминионов составляют, сверх того, 3,1 млн. *т*. Что касается грузов, то, по утверждению британского адмиралтейства, проверить которое представляется весьма затруднительным, за полгода будто бы был захвачен больший тоннаж грузов, предназначенных для Германии, чем было потоплено в результате гибели торговых судов. В какой степени действия германского флота на коммуникациях Великобритании отразились на ее морской торговле, также весьма трудно определить. По ан-

глийским официальным данным, импорт Великобритании в январе 1940 г. (считая в тоннах) был равен 4/5 довоенного, а экспорт — нормальному среднему ежемесячному экспорту, несмотря на мобилизацию тоннажа для военного назначения и транспортирования войск и военных материалов.

Таким образом, действия против британских морских коммуникаций и торгового флота на первом этапе войны не дали решающих результатов, точно так же как подобных результатов не было достигнуто и англо-французским военным блоком путем его блокадных мероприятий против Германии. Но в то время как без значительных изменений международно-политической обстановки расширение англо-французской блокады Германии в широком масштабе не представлялось возможным, операции германских морских и воздушных сил на коммуникациях противника могли, несомненно, быть значительно расширены путем увеличения состава германского подводного флота, а также путем более широкого использования в этих целях военно-воздушных сил.

Со стороны руководящих английских морских кругов такого рода возможность полностью учитывается. В частности, ими делаются соответствующие выводы в виде усиления как военно-морского строительства, так и строительства торгового флота на английских верфях. «До настоящего времени, — заявил Черчилль в феврале 1940 г., — мы сражались лишь с очень скромным числом эсминцев, какие у нас были в готовности к началу войны, дополненным несколькими сотнями других мелких кораблей, главным образом из тех, которые имели ранее гражданское назначение, но вооруженными асдиками (новыми гидроакустическими приборами), глубинными бомбами и пушками. К концу лета 1940 г. вновь построенные подводные лодки в возрастающем числе будут вступать в строй (германского флота), но мы рассчитываем их парировать путем большого строительства кораблей, специально предназначенных для их уничтожения... Мы будем осуществлять строительство в продолжение всего лета до крайних пределов наших производственных способностей, с одним лишь условием... — осуществить большое увеличение масштабов строительства торгового флота для пополнения неизбежных потерь. Мы явно должны уравновешивать одну форму строительства другой». В этих целях полный контроль над строительством торгового флота, так же как и над использованием его наличного состава, возложен на британское адмиралтейство.

Что касается операций, осуществляемых каждой стороной против военно-морских сил и баз противника, то здесь инициатива на протяжении первого полугодия войны принадлежала преимущественно Германии. В частности, уже 19 сентября германской подводной лодкой в Северном море был потоплен британский авианосец «Кореджиус», шедший под охраной двух эсминцев. Британские военно-морские круги объяснили гибель этой крупной и ценной боевой единицы тем, что «Кореджиус» в момент произведенной на него торпедной атаки застопорил машины, принимая на свою летную палубу самолеты, охранявшие же его эсминцы в это время перешли на борт, противоположный тому, на который была произведена атака немецкой подводной лодкой, в связи с тем, что они якобы были заняты спасанием экипажа потопленного незадолго до того торгового судна. Как бы то ни было, этот факт говорит о высокой боевой подготовке личного состава германского подводного флота и о том, что британским военно-морским командованием, сосредоточившим свое внимание на охране морских коммуникаций и торгового судоходства против подводной угрозы, была, видимо, первоначально недооценена эта угроза для самих главных сил британского флота.

14 октября тот и другой факторы были наглядно продемонстрированы успешной атакой германской подводной лодки, под командованием капитан-лейтенанта Приэна, британских линкоров, стоявших в главной базе английского флота — Скапа-Флоу. В результате подводной лодкой был потоплен флагманский корабль второй эскадры линкоров британского флота «Роял-Ок», по германским сведениям подорван также линейный крейсер «Рипалс». Последнее отрицается с английской стороны. Однако несомненно, что потопление «Роял-Ок» явилось для руководящих морских кругов Лондона большим и неожиданным ударом. Черчилль объяснил то обстоятельство, что подводная лодка смогла проникнуть на внутренний рейд Скапа-Флоу, тем, что защита британской морской базы от возможных атак подводных лодок была совершенно недостаточной. В частности, по его словам, это относилось к боновым заграждениям и к патрулированию входа в Скапа-Флоу со стороны английских сторожевых кораблей. В отношении непосредственных причин гибели британского линкора, версии, приводимые обеими сторонами, резко расходятся. По германским сведениям, в линкор была выпущена всего одна торпеда, причем

через некоторый промежуток времени последовал взрыв сокрушительной силы (повидимому, в результате детонации). По английским же сведениям, после первого попадания торпеды, командир корабля и адмирал, командовавший второй эскадрой, исходя из невозможности подводной атаки, сочли взрыв торпеды за внутренний взрыв на корабле и дали распоряжение о затоплении его снарядных погребов для предотвращения дальнейших взрывов, что уменьшило остойчивость корабля. Последний затонул, по этой версии, в результате нескольких новых попаданий германских торпед. Лишь точные данные, которые вряд ли будут доступны для использования ранее конца теперешней войны, смогут позволить установить подлинные обстоятельства потопления «Роял-Ок».

Во всяком случае британское адмиралтейство, убедившись в недостаточности противоподводной защиты главной базы военного флота, вынуждено было временно изменить первоначальную систему базирования и дислокацию последнего. Главная база британского флота была перенесена в другое место. Вместе с тем были приняты срочные меры для усиления средств защиты Скапа-Флоу, для предотвращения возможности подобного рода «инцидентов» в будущем.

В марте 1940 г., когда были завершены мероприятия по усилению защиты Скапа-Флоу от возможных атак подводных лодок, а также усилены средства противовоздушной обороны названной морской базы, главные силы британского флота вновь вернулись в Скапа-Флоу.

Британское адмиралтейство принимает меры к наиболее эффективной охране линкоров, рассматриваемых им в качестве основы боевой мощи британского флота. «Без превосходства в линейном флоте, — заявил Черчилль, — мы не могли бы осуществлять какого бы то ни было господства на море и даже не могли бы поддерживать снабжение продовольствием, необходимым для нашего существования».

В смысле количественного соотношения британского и германского надводного флота и, в частности, линейного флота, положение является значительно более благоприятным для Англии, чем в мировую войну 1914—1918 гг. Однако, поскольку в основном в строю британского флота находятся старые «доютландские», хотя и модернизированные впоследствии линкоры, а средства подводной и воздушной войны колоссально возросли и значительно усовершенство-

ваны по сравнению с теми, какие применялись в прошлую войну, — в данный момент главные боевые единицы британского флота являются относительно более уязвимыми для подводных и воздушных атак, чем в то время. Как констатировал тот же Черчилль, «в продолжение прошлой войны мы должны были постоянно держать в кратковременной готовности 30 или 40 линкоров, со всеми сопровождающими их эскадрами и флотилиями, с тем чтобы быть в состоянии в любое время выдержать решающий бой с противником. Но ныне эта забота значительно сократилась. Противник имеет всего два действительно больших корабля и не может попытаться образовать линию баталии... Поэтому мы в состоянии гораздо более свободно расположить наши корабли на океанских просторах[1], и в то же время постоянно держать большие силы под рукой и в море, чтобы атаковать главные боевые единицы противника. Именно от этого зависит наше владение морем». Вместе с тем Черчилль подчеркнул, что в Англии «в настоящее время в строю нет новейших линкоров. Много их строится в различных странах, но ни один еще не вступил в строй... Все наши линейные корабли устарели. Некоторые были модернизированы, но все, исключая три, были утверждены к постройке, когда я был в адмиралтействе четверть века тому назад. Фактически мы ведем эту войну, имея в наличности линкоры прошлой войны... Сила подводных и воздушных атак стала гораздо более грозной, с тех пор как она стала применяться, потому что торпеды и воздушные бомбы 1940 г. применяются против кораблей, построенных при прошлом поколении. В то время как в 1915 г. выстреливалась всего одна торпеда с 500-фунтовым наконечником, в настоящее время может быть выпущено одним залпом шесть торпед, с гораздо более тяжелыми наконечниками. Авиабомбы, падающие почти вертикально, являются также угрозой, которая не должна быть недооценена и которая не существовала, когда строилось большинство наших кораблей. Но новые корабли, которые мы строим, строительство которых нами ускорено и которые будут готовы в срок, способны выдержать попадание авиабомб и гораздо лучше приспособлены к тому, чтобы выдерживать подводные взрывы, чем все корабли, которые мы имеем в настоящее время».

---

[1] Заявление было сделано до вступления в войну Италии, а также до выхода из войны Франции.

Черчилль, в частности, имел в виду английские линкоры типа «Кинг Джордж V», которые должны были вступить в строй уже в 1940 году. В строй германского флота в этот промежуток времени должны были вступить два новых линкора — «Бисмарк» и «Тирпиц», спущенные в 1939 году.

Британский флот, судя по официальным данным, при ведении морских операций в теперешней войне проявляет исключительную мобильность. Это связано, очевидно, и с осуществлением блокадных операций, и охраной морских коммуникаций Великобритании и ее союзников, и со стремлением уберечь главные силы флота от возможности атак со стороны германских подводных лодок или военно-воздушных сил на стоянках. По этим данным, весь британский флот в целом проводил в море 25 дней ежемесячно, делая при этом от 8 до 10 тыс. морских миль. Один линкор в продолжение декабря 1939 г. прошел 9500 морских миль, со средней скоростью 16,5 узла; один крейсер в течение трех месяцев сделал свыше 28 000 миль, большей частью при штормовой погоде в Северной Атлантике, со средней скоростью $17^3/_4$ узла.

Потери британского флота за полгода войны не ослабляли последний сколько-нибудь серьезным образом, хотя сами по себе они представлялись довольно внушительными. По официальным британским данным, в результате операций германских подводных лодок, а также на минах заграждения в течение первого этапа, рассматриваемого в настоящей главе, погибли 1 линкор, 1 авианосец, 6 эсминцев и многочисленные мелкие боевые единицы. Кроме того, повреждены торпедными атаками германских подводных лодок или подорваны на магнитных минах заграждения еще 2 линкора «Бархем» и «Нельсон», 1 крейсер и несколько миноносцев. По германским сведениям, как мы уже говорили, за этот промежуток времени подорван, сверх того, линейный крейсер «Рипалс» и потоплен тяжелый крейсер типа «Лондон», что, однако, отрицается с английской стороны.

Операции английских военно-морских сил против германского военного флота в Северном море осуществлялись в более ограниченном масштабе. Английское адмиралтейство сообщало, правда, о торпедировании и повреждении английскими подводными лодками в декабре 1939 года одного германского тяжелого крейсера и двух легких крейсеров. Однако эти данные категорически опровергались с германской стороны.

Вместе с тем англичане признали одновременную гибель трех подводных лодок при их попытке проникнуть в немецкую бухту.

Что касается операций военно-воздушных сил каждой стороны против военного флота и баз противника на протяжении первого полугодия войны, то о них судить весьма затруднительно, поскольку, как правило, обе стороны давали об отдельных операциях прямо противоположные версии. Так, по английским сведениям, во время налета английских военных самолетов на Вильгельмсгафен и Брунсбюттель в самом начале войны (4 сентября) были попадания авиабомб в германский «карманный» линкор «Адмирал Шеер» и новый линкор «Гнейзенау». С германской стороны эти данные категорически опровергались. С другой стороны, произведенные в октябре налеты германских самолетов на обе важнейшие операционные базы английского флота в Северном море — Скапа-Флоу и Росайт — дали, по германским сведениям, весьма внушительные результаты в смысле вывода из строя или даже потопления нескольких крупных боевых единиц. Англичане же признали лишь повреждение старого линкора «Айрон-Дюк». Во время нового налета германских самолетов на Скапа-Флоу, имевшего место 16 марта 1940 г., по германским сведениям, были попадания бомб по меньшей мере в 3 британских линкора, а 1 крупный английский корабль, подвергшийся воздушной атаке, повидимому, затонул. Представители же английского правительства в палате общин изобразили этот рейд как незначительный эпизод, заявляя, что имело место лишь единичное попадание в один из британских кораблей, причинившее ему незначительные повреждения.

Столь же противоречиво изображается обеими сторонами и имевший место 19 марта 1940 г. налет английских самолетов на германскую военно-воздушную базу на о. Зильт. По английским сведениям, были причинены большие повреждения ангарам, мастерским, доковым сооружениям, казармам и т. д. и уничтожены крупные склады боеприпасов. С германской же стороны эти сведения опровергались как произведения британской пропаганды, рассчитанные на то, чтобы произвести эффект в нейтральных странах.

Во всяком случае, действия авиации с обеих сторон против военных объектов противника имели место на протяжении первого полугодия войны лишь в довольно ограниченном масштабе и не принесли, повидимому, — вероятно, именно по этой причине, — крупных результатов. Однако новый этап

войны, которого мы коснемся в заключительной главе настоящей работы, — этап, связанный с борьбой за важнейшие плацдармы на Северном море, ознаменовался и чрезвычайной активизацией действий военно-воздушных сил обеих сторон.

С традиционной английской стратегией «удушения» своего противника посредством блокады связаны были стремления англо-французского военного блока как к контролю над морской торговлей нейтральных стран, так и к вовлечению или даже насильственному втягиванию этих стран в войну. Как уже отмечено, при теперешней расстановке сил не может быть и речи о парализовании внешней торговли Германии и о ее военно-экономической изоляции.

Однако в полном объеме Великобритания и Франция смогли осуществлять свои блокадные мероприятия лишь в отношении морской торговли малых и слабых европейских стран. В отношении США, Японии и Италии правительствам Парижа и Лондона скрепя сердце пришлось осуществлять вынужденное «смягчение» в том, что касается морского контроля над «контрабандой». Так, английский министр экономической войны Кросс 27 февраля 1940 г. на заданный ему в палате общин вопрос о том, не попадают ли в Германию через третьи страны грузы военного сырья, с сожалением констатировал, что «на Тихом океане нет контроля над контрабандой». На вопрос же — нельзя ли воздействовать на США с тем, чтобы предотвратить экспорт соответствующих видов сырья в нейтральные страны, реэкспортирующие его в Германию, был дан ответ, что «столь прямой подход вряд ли был бы наилучшим курсом». Кросс отметил невозможность поставить в этом отношении США на одну доску с малыми европейскими странами, поскольку «эти страны подвергаются нашему контролю над контрабандой», но «такого рода санкции неприменимы в том, что касается США». Достопочтенным британским парламентариям пришлось лишь утешиться едкими остротами по адресу «кузенов за океаном», вроде того, что те «предпочитают мамону демократии» [1].

С другой стороны, отнюдь не случайным представляется также тот факт, что в числе потопленных до настоящего времени торговых судов не было ни одного судна под американским флагом.

Попытка английского адмиралтейства и министерства экономической войны осуществлять контроль над импортом Ита-

[1] «Times» от 28 февраля 1940 г.

лии потерпела неудачу. В марте 1940 г., в частности, между Лондоном и Римом возник серьезный конфликт в связи с тем, что в английских портах было задержано до 15 итальянских пароходов с грузом германского угля, экспортируемого в Италию. Первоначальные намерения британского правительства наложить секвестр на этот уголь до конца войны оказались неосуществимыми вследствие резких протестов и угроз репрессалий с итальянской стороны. В конце концов англичане вынуждены были отпустить итальянские суда и их грузы, но заявили, что впредь они не будут пропускать морским путем германского угля в Италию. В ответ на это во время пребывания германского министра иностранных дел фон-Риббентропа в Риме было заключено итало-германское соглашение, по которому Германия обязалась осуществлять снабжение Италии углем исключительно через сухопутные границы.

Между Великобританией и Японией в январе 1940 г. возник конфликт вследствие задержания английским крейсером японского парохода «Осама Мару», на борту которого находились германские граждане. Последние были захвачены англичанами. В результате резких протестов со стороны японского правительства и угрозы ответных мер англичане вынуждены были в дальнейшем отпустить часть задержанных ими немцев.

В отношении малых европейских стран англо-французский блок систематически прибегал к методам нажима для того, чтобы заставить их прервать или ослабить торговые сношения с Германией. Особенно интенсивный нажим в этом отношении оказывался на Скандинавские страны. Швеция, как известно, перед войной доставляла Германии до 50% железной руды, потребляемой германской промышленностью. На долю Германии приходилось свыше $^2/_3$ шведской экспортной руды.

В начале войны Великобритания пыталась побудить Швецию сократить ее экспорт в Германию, угрожая в противном случае прекратить снабжение Швеции углем. Тогда со стороны Германии последовало предложение обеспечить все потребности Швеции в угле, при условии отправки в Германию всей экспортируемой железной руды. В результате английская акция окончилась неудачей. Однако и в дальнейшем Лондон и Париж весьма бесцеремонно третировали малые страны Европы, систематически вмешиваясь в их внешнюю торговлю, навязывая им систему конвоирования их

торговых судов английскими и французскими военными кораблями, что на практике означало бы полное подчинение торгового судоходства этих стран военным интересам английского и французского империализма и расширение арены войны. В этой связи были весьма симптоматичны и недвусмысленны предупреждения нейтральным странам со стороны нынешнего премьер-министра, а в то время первого лорда британского адмиралтейства Черчилля, заявившего, что ему, так же как и другим членам британского правительства, «надоело» то, что эти страны требуют соблюдения существующих норм международного права. Как бы в подтверждение этого, в феврале 1940 г. английские военные корабли, по приказу адмиралтейства, напали в норвежских территориальных водах на германский торговый пароход «Альтмарк». Нападение это представляло собою не только нарушение международного права, но и военную демонстрацию, имевшую своей задачей давление на Норвегию, с тем чтобы заставить последнюю отказаться от политики нейтралитета и изменить свой внешне-политический курс в желательном для англо-французского блока направлении.

Уже за первые шесть месяцев морской войны торговля и судоходство нейтральных стран жестоко пострадали. По официальным данным соответствующих правительств, Скандинавские страны потеряли за указанный период 119 пароходов, общим тоннажем около 330 000 *т*. Швеция потеряла 40 пароходов, общим тоннажем 76,7 тыс. *т*, что составляло 5% ее торгового флота. Общие потери норвежского торгового флота составляли к тому времени 53 парохода, водоизмещением в 184 000 *т* (3,5% норвежского торгового флота). Нужно иметь в виду, что торговый флот Норвегии является главным источником дохода страны. Дания потеряла 26 пароходов, водоизмещением в 68 000 *т* (6% ее торгового флота). До тысячи моряков этих стран погибли к тому времени в результате военных действий.

НОВЫЙ ЭТАП ВОЙНЫ НА МОРЕ

8 апреля 1940 г. начался новый этап второй империалистической войны на море. Этот этап можно охарактеризовать в основном как англо-германскую борьбу за плацдармы в Европе. Этот этап длился около двух с половиной месяцев. Он начался постановкой союзниками минных заграждений в водах Норвегии и последующей германской оккупацией

Дании (без сопротивления) и одновременной высадкой германских войск в Норвегии и завершился военным разгромом Франции и выходом последней из войны на основе перемирия с Германией и Италией.

После этого начинается следующий (уже третий) этап войны.

8 апреля союзники официально объявили о постановке ими минных заграждений близ побережья Норвегии. Официально это мотивировалось нарушением правил морской войны со стороны германских подводных лодок и самолетов в их операциях против торгового судоходства. Указывалось также, что рейсы германских торговых судов в территориальных водах Норвегии противоречат международному праву, препятствуя союзникам в осуществлении блокады. Однако основной целью этого мероприятия было желание прекратить экономические связи Германии со Скандинавскими странами, в частности, экспорт в Германию шведской руды через Нарвик, значение которого по сравнению с балтийскими портами видно из следующих цифр: в 1936 г. через Нарвик было вывезено 5 500 000 *т* руды, через Лулео 2 700 000 *т*, через Оксельзунд 1 900 000 *т*, через Гавле — 400 000 *т*. Значение Нарвика важно еще и потому, что через Нарвик идет экспорт высококачественных руд Кируны, через Лулео же более бедных Галивере, а через Оксельзунд и Гавле — еще более бедных руд района Грангеберга. Правда, после начала войны экспорт железной руды в Германию через Нарвик значительно сократился. Так, за три месяца, кончая февралем 1940 г., через Нарвик в Германию было вывезено лишь 478 000 *т* по сравнению с 1 286 000 *т* за соответствующий период 1938—39 г. Это объясняется тем, что раньше корабли с рудой шли главным образом через Роттердам и далее вверх по Рейну, в условиях же войны и блокады они вынуждены были двигаться вдоль побережья Норвегии и кружным путем через Скагеррак и Каттегат. В то же время экспорт через Нарвик руды в Англию возрос более чем вдвое и превысил экспорт в Германию.

Предпринимая постановку минных заграждений в норвежских территориальных водах, английское военно-морское командование рассчитывало окончательно парализовать снабжение Германии сырьем через норвежские порты и полностью контролировать коммуникации вдоль западного побережья Норвегии. Разъясняя значение указанных мероприятий с английской точки зрения, Черчилль в своем заявлении

в палате общин 11 апреля 1940 г. сказал: «Необычайная конфигурация западного побережья Норвегии составляет своего рода коридор или прикрытый путь, через который, как известно, нейтральные суда, так же как и германские корабли всех классов, как торговые, так и военные, могут проходить, минуя союзную блокаду, через территориальные воды Швеции и Норвегии, до того момента, когда они оказываются под эффективным прикрытием германских воздушных сил, расположенных в северной Германии... Наличие этого пути, прикрытого географически и юридически, являлось величайшей невыгодой, которую мы испытывали, и величайшим преимуществом, которым располагает Германия в ее стремлениях сорвать британскую и союзную блокаду. Военные корабли двигались вдоль него, как это было им удобно. Подводные лодки использовали его... Отдельные германские лайнеры и торговые суда, старающиеся попасть обратно в Германию из других морей, следовали этим путем, длина которого 800 миль и на который можно выйти или покинуть его в любом желательном пункте.

Не было бо́льших препятствий для блокады Германии, чем этот норвежский коридор. Так было в прошедшую войну, и так было в эту войну...

В продолжение прошлой войны... британское, французское и американское правительства совместно побудили норвежцев поставить минные поля в их территориальных водах через этот прикрытый путь, чтобы предотвратить использование этого канала подводными лодками...

Адмиралтейство представило этот прецедент на рассмотрение правительства его величества и настаивало, чтобы нам было разрешено установить наши собственные минные заграждения в норвежских территориальных водах, чтобы заставить эти суда, идущие в Германию и уходящие из Германии, выходить в открытое море, где они могли быть подвергнуты контрабандному контролю или захвачены в качестве неприятельских призов нашими блокирующими эскадрами и флотилиями»...

Однако германское военно-морское командование, со своей стороны, заблаговременно подготовляло скандинавскую операцию.

«Вторжение, — отмечал один из осведомленных органов американской прессы, — явно подготовлялось долго и тщательно. Германское вторжение в Данию усиливало господство Германии над входом в Балтику, затрудняя британские

морские операции в Скагерраке и обеспечивая хорошие аэробазы для налетов на центральную Англию» [1].

Возможность оккупации важнейших пунктов побережья Норвегии на случай войны с Англией выяснялась немцами еще с 1935 г. — со времени посещения тогдашним министром обороны фон-Бломбергом Нарвика и других норвежских гаваней.

В условиях войны с Англией оккупация Дании и Норвегии сразу разрешала для Германии три весьма важных стратегических задачи. Она обеспечивала снабжение Германии сырьем из Скандинавии и прежде всего шведской рудой. Далее, она давала гарантию против возможностей удара союзников по правому флангу и тылу Германии, удара через Скандинавские страны, который означал бы не только угрозу германским позициям на Северном море, но и распространение военных действий на балтийский театр. Наконец, она, в случае ее победоносного исхода, отдавала в руки немцев обширный плацдарм, который мог быть в дальнейшем использован для расширения операций германских морских и воздушных сил на морских коммуникациях Великобритании, а также для воздушной войны непосредственно против жизненных центров последней.

Выполнение норвежской операции германским военно-морским командованием представляет собой пример удачного взаимодействия военно-морского флота, авиации и сухопутных войск всех родов оружия для осуществления совместными силами общих стратегических задач. Последние заключались в овладении важнейшими пунктами норвежского побережья — как в южной и центральной, так и в северной Норвегии, — с последующим соединением отдельных десантных групп и овладением норвежским плацдармом в целом. В этой операции большая и ответственная роль наряду с военно-морским флотом выпала и на торговый флот Германии. Как отметил Черчилль, «германское правительство решило в последнюю неделю марта послать на север суда, обычно перевозившие руду, погрузив на них боеприпасы и посадив германских солдат, спрятанных под палубами, с тем чтобы в определенный момент захватить различные порты норвежского морского побережья, которые, как она считала, имеют военное значение».

Размах и масштабы десантных операций немцев были небывалыми и далеко превзошли все ожидания их противни-

[1] »New York Times» от 10 апреля 1940 г.

ков. Германские войска в одно утро 9 апреля в течение нескольких часов высадились во всех крупных портах побережья Норвегии — как южной и центральной, так и северной. Высадка их осуществилась одновременно в Осло, Христиансанне, Ставангере, Бергене, Тронхейме и, наконец, Нарвике. В официальном резюме норвежских операций, выпущенном впоследствии (6 мая) агентством Рейтер, указывалось, что союзники ожидали высадки немцев в южной Норвегии, в секторе Осло и Бергена, но что высадка в центральной и северной Норвегии — в Тронхейме и тем более в Нарвике — застала их врасплох. Если в портах южной и центральной Норвегии высадка десантных отрядов производилась, под прикрытием сравнительно немногочисленных военных кораблей (крейсеров и эсминцев), с германских торговых судов, которые были использованы в качестве войсковых транспортов, то в Нарвике воинские части были высажены непосредственно с военных кораблей. Этот метод высадки десанта в таком значительном масштабе был применен впервые. Для обеспечения быстроты и внезапности операции к Нарвику было направлено крупное соединение германского флота. В состав последнего, кроме флотилии эсминцев новейшего типа (около 10 единиц), входили легкие крейсера типа «Кельн», один или два тяжелых крейсера типа «Адмирал Хиппер» и, наконец, оба линкора германского флота «Шарнгорст» и «Гнейзенау». На борту этих военных кораблей находились десантные войска, снабженные новейшими средствами боевой техники.

Корабли, входившие в соединение, шли со скоростью 25—28 узлов в течение более суток. После успешной высадки десанта крупные корабли (линкоры и крейсера) смогли благополучно вернуться обратно. Однако эсминцы, истощившие запас топлива, вынуждены были остаться в Нарвикской бухте, где они были несколько дней спустя застигнуты и уничтожены превосходными силами англичан.

На занятые германскими десантными отрядами важнейшие аэродромы Норвегии немедленно перебазировались крупные соединения германских военно-воздушных сил, которые в дальнейшем сыграли чрезвычайно большую роль в борьбе за норвежский плацдарм. Но первоначальный и решающий успех — в виде обеспечения высадки десантов во всех важнейших пунктах норвежского побережья — был, как мы видим, в основном успехом германского флота, военно-морского и торгового.

Английское военно-морское командование, хотя оно и не было осведомлено в точности о германских планах, в частности о предполагаемых пунктах десантов, все же уже 7 апреля вечером (по заявлению Чемберлена в палате общин, сделанному 2 мая) узнало из донесений воздушной разведки, о выходе на север больших сил германского флота. Это подтвердил и Черчилль. «От нашей воздушной разведки, — говорил он, — были получены донесения, что немецкие линейные крейсера вместе с некоторым числом других крейсеров и эсминцев вышли в море и очень быстро двигаются на север. Командующий флотом немедленно вышел в море, чтобы найти их и вынудить к бою». В ночь на 8 апреля из Скапа-Флоу и Росайта вышли соответственно главные силы линейного флота и вторая эскадра крейсеров. На следующий день в море вышла и первая эскадра крейсеров. По словам Черчилля, силы британского флота были разделены на два основных соединения. Главные силы Home Fleet'a должны были отрезать кораблям германского флота отступление на юг, вдоль норвежского побережья. «В то же время независимо от этого сильный отряд британского флота приближался к Нарвику, чтобы поставить минное заграждение вдоль норвежского побережья ... Один из эсминцев этого северного отряда ... отстал. Этот эсминец, «Глоуворм», шел на север, чтобы соединиться со своим отрядом, когда в 8 утра в понедельник (9 апреля) увидел один, а затем два неприятельских эсминца, которые и атаковал. Затем он сообщил о появлении на севере неизвестного неприятельского корабля ... Последнее донесение внезапно оборвалось, и мы можем только заключить, что «Глоуворм» был потоплен значительно превосходящими силами противника, которые он встретил... Эта случайная встреча показала, что большие соединения неприятельского флота находятся в море и что происходят большие события ... С тех пор сражение продолжалось непрерывно днем и ночью ...

В понедельник утром казалось, что неприятельские силы, потопившие «Глоуворм», в состав которых входили линейные крейсера и другие неприятельские корабли, будут зажаты между нашими силами на севере и главными силами Home Fleet'a; каждое из этих соединений было сильнее противника. Однако они (неприятельские силы) ушли». Черчилль при этом сослался на специфические условия этой операции, в частности, на плохую погоду и видимость. «Во вторник (10-го) флот шел на юг на широте Бергена, когда после полу-

дня он подвергся беспрерывным атакам германских самолетов. Германское радио распространяло обычные сводки о потоплении или серьезном повреждении нескольких линкоров и крейсеров... Фактически два крейсера были слегка повреждены осколками, но это не помешало их операциям, и они находятся ныне вместе с флотом в своих базах.

Одна очень крупная бомба попала в флагманский корабль «Родней», но его палубная броня выдержала удар, и он совсем не пострадал от ее взрыва, за исключением того, что три офицера и семь матросов были ранены. Этот исход может считаться удовлетворительным, поскольку это касается конструкции наших военных кораблей.

Крейсер «Аврора», шедший на присоединение к флоту, подвергся почти непрерывным атакам бомбардировщиков. Атаки велись с большой настойчивостью и смелостью, но однако все потерпели неудачу, но эсминец «Гурка», сопровождавший «Аврору» и до некоторой степени охранявший ее, подвергся нападению, тяжело накренился и затонул через 4 часа. В тот же вечер эсминец «Зулу» потопил германскую подводную лодку близ Оркнейских островов.

В то же время много севернее, у Нарвика, утром во вторник, на рассвете, линейный крейсер «Ринаун» обнаружил германский линейный корабль «Шарнгорст» и один крейсер в 10 000 т типа «Адмирал Хиппер», которые несомненно пришли в составе отряда днем ранее... При снежной буре, шторме, большом волнении и при сильном ветре, наш линейный крейсер открыл огонь с 18 000 ярдов. Через три минуты противник стал отвечать, но почти тотчас же отвернул.

Через девять минут с «Ринауна» были замечены попадания в носовую часть германского линейного крейсера, артиллерия которого вслед за тем прекратила огонь. Затем его кормовая башня возобновила огонь... Скорость, с которой шел «Шарнгорст», была очень велика, и «Ринаун» должен был увеличить свою скорость до 24 узлов, при этом большие волны перекатывались через его носовые башни и орудия. Еще через две минуты стрельбы на «Шарнгорсте» — который вслед за тем отвернул и удалился полным ходом, прекратив стрельбу, — был замечен, возможно от второго попадания, большой столб дыма.

Во время этого боя наш корабль получил пробоину у ватерлинии снарядом, который не взорвался... Второй снаряд пробил переднюю мачту и сбил установку беспроволочного телеграфа. На борту «Ринауна» жертв не было. Эсминцы,

сопровождавшие его, не могли поддерживать в бурном море скорость, которую поддерживал он, и отстали.

Крейсер «Адмирал Хиппер» пошел на сближение с линкором «Шарнгорст» и поставил позади него дымовую завесу, чтобы прикрыть его отступление. «Ринаун» открыл огонь по «Адмиралу Хипперу», который отвернул. Оба корабля уходили с большой скоростью, причем «Адмирал Хиппер» время от времени поворачивал, чтобы дать бортовый залп... Стрельба велась с перерывами, так как все время снежная буря застилала зрение и море было бурное... Стрельба окончательно прекратилась на дистанции в 29 000 ярдов, когда они (германские корабли) стали совершенно невидимыми».

Во вторник (10-го) ночью эсминцам, входившим в состав северного соединения британского флота, был дан приказ блокировать Вест-фьорд, в глубине которого находится Нарвик. Эсминцам было приказано атаковать проникшего туда противника и в особенности уничтожить корабли с боеприпасами. Сообщалось, что в Нарвике находится флотилия эсминцев и одна подводная лодка и, сверх того, в течение 24 часов по прибытии немецкого десанта выгружались артиллерийские орудия. Командиру флотилии было предоставлено на усмотрение атаковать противника или воздержаться от этого. Командир Варбертон-Ли, имея пять эсминцев, атаковал рано утром 11 апреля корабли и береговые батареи немцев. В результате ожесточенного боя с каждой стороны было выведено из строя по две-три боевых единицы. Со стороны англичан погибли лидер «Харди» и эсминец «Хентер», эсминец «Хотспур» был серьезно поврежден; один из германских эсминцев был взорван и три повреждены. Английские эсминцы уничтожили шесть транспортных судов с боеприпасами, являвшихся главным объектом их атаки, а уходя из Вест-фьорда взорвали транспорт «Рауенфельс», на борту которого, по утверждению Черчилля, было столько военных материалов, что это давало основание предполагать о намерении немцев в кратчайший срок превратить Нарвик «в своего рода Гибралтар или Севастополь».

11 апреля на рассвете 18 торпедоносцев морской авиации атаковали немецкие суда в гавани Тронхейма. По словам Черчилля, англичане рассчитывали захватить при этом крейсер класса «Адмирал Хиппер», находившийся там накануне. Но он, повидимому, ушел ночью. Английские самолеты торпедировали находившийся в гавани эсминец.

11 апреля две волны сухопутных английских самолетов

(по 12) атаковали два германских крейсера в Берген-фьорде, прикрывавших высадившиеся там германские войска. Один из этих крейсеров получил попадание и позднее обнаружен не был. Затем оставшийся в Бергене германский крейсер был атакован самолетами английской морской авиации (совершившими бомбардировку впервые за время войны). Шестнадцать самолетов прилетели с Оркнейских островов и атаковали противника звеньями по три в каждом, пикируя при сбрасывании своих 500-фунтовых бомб. Было отмечено три попадания. Один из самолетов был сбит. При последующем налете разведывательного самолета на месте атакованного крейсера было обнаружено лишь нефтяное пятно протяженностью около мили.

Общие итоги первых трех дней скандинавской операции можно было охарактеризовать как успех немцев, овладевших важнейшими морскими и воздушными базами норвежского плацдарма, что, в свою очередь, оказало влияние на последующий ход операции. Этот успех был куплен недешевой ценой. Германский флот потерял ряд ценных боевых единиц. Германское военно-морское командование сообщило, в частности, о гибели тяжелого крейсера «Блюхер», поврежденного огнем береговых батарей в Осло-фьорде и в дальнейшем наткнувшегося на мину, и легкого крейсера «Карлсруэ».

По английским же утверждениям, в эти три дня были потоплены четыре германских крейсера (включая, сверх указанных, еще крейсер «Кельн», подорванный 10 апреля подводной лодкой и затем затонувший после нападения английских бомбардировщиков в Бергене), значительное число эсминцев и несколько подводных лодок. Норвежское военное командование утверждало, что в Осло-фьорде был потоплен линкор «Гнейзенау» (что, однако, не подтвердилось в дальнейшем), а также крейсер «Эмден». Крейсер «Карлсруэ», по этому утверждению, был потоплен в Христиансанне, а в Ставангере норвежским эсминцем «Эзер» будто бы был потоплен большой германский военный корабль. В общем, потери германского военного флота были сравнительно серьезны. Сверх того, помимо кораблей, груженных боеприпасами и уничтоженных британскими эсминцами в Нарвикской бухте, английскими подводными лодками было потоплено, преимущественно в Каттегате и Скагерраке, до дюжины германских войсковых транспортов.

11 апреля английские вооруженные силы заняли Фарерские острова, принадлежащие Дании и являющиеся, по сло-

вам Черчилля, «стратегическим пунктом величайшего значения». При этом было дано понять о намерении британского адмиралтейства создать на Фарерских островах морские и воздушные базы. Тот же Черчилль заявил: «Мы будем защищать Фарерские острова... и удобно обоснуемся там на море и в воздухе, до наступления момента, когда они будут возвращены королю и народу Дании». На очередь в правительственных кругах Лондона был поставлен также вопрос о судьбе Исландии, под предлогом необходимости не допустить ее захвата немцами. Месяц спустя Исландия также была занята британскими войсками. Треугольник Скапа-Флоу — Фарерские острова — Исландия играет крупнейшую роль в морской стратегии Великобритании в Северном море, а также на морских путях, пролегающих через северную часть Атлантики.

Операции британского флота в дни, последовавшие за началом скандинавской операции немцев, т. е. после высадки германских войск в Норвегии, преследовали, повидимому, две цели:

1. Обеспечение высадки десантов войск союзников, по возможности, в нескольких пунктах побережья Норвегии. В числе этих пунктов, само собой разумеется, видную роль должен был играть Нарвик. Владение им означало контроль над экспортом шведской руды из железорудного бассейна Кируны. Однако в качестве базы сухопутных операций Нарвик мог играть лишь весьма ограниченную роль вследствие его отдаленности и отсутствия непосредственной связи с основными коммуникационными линиями Норвегии, в частности железнодорожными. С этой точки зрения более существенным представлялось овладение одним из портов средней Норвегии, связанным с железнодорожной сетью страны. Такими портами являются Тронхейм, Намсос, Олезунд, Ондальснес, Ставангер и Берген. Все они, за исключением Намсоса, Олезунда и Ондальснеса, были заняты немцами в первый же день скандинавской операции.

2. Перерыв морских коммуникаций Германии с ее экспедиционными силами в Норвегии. С этой точки зрения особую роль должны были играть короткие линии коммуникаций между оккупированной немцами Данией и Норвегией, через Каттегат и Скагеррак. Именно на этих коммуникационных линиях английские подводные лодки особенно интенсивно действовали с первых дней борьбы за скандинавский плацдарм.

Британские подводные лодки и другие военные корабли ставили минные заграждения на этих путях, в особенности в Скагерраке, вдоль южного побережья Норвегии и северного побережья Дании.

12 июля британское адмиралтейство объявило минированной и закрытой для судоходства обширную зону, прилегающую к побережью Норвегии и Дании. Границы этого района на северо-востоке включали территориальные воды Норвегии вдоль всего ее побережья от Бергена до шведской границы. Западную границу зоны составляла линия от Бергена до границы Голландии близ Терщелинга длиной 420 морских миль. Наконец, был объявлен минированным пролив Каттегат. Однако эта минная блокада носила в значительной степени бумажный характер.

В тот же день английские самолеты совершили ряд налетов на немецкие транспорты в проливах Скагеррак, Каттегат, в Большом и Малом Бельтах. Был взорван один немецкий транспорт в 8000 *т*, повидимому перевозивший снаряды. Во время атаки на конвой германских транспортов в проливе Большой Бельт был поврежден еще один транспорт в 5000 *т*. Одновременно английские самолеты произвели атаку на германскую базу гидросамолетов на балтийском побережье.

12-го рано утром английская подводная лодка «Спирфиш» (под командой капитан-лейтенанта Форбса) торпедировала германский «карманный» линкор «Адмирал Шеер». По утверждению коммюнике, опубликованного британским адмиралтейством, в линкор попало не менее двух торпед.

13 апреля английский флот одержал довольно значительную и вместе с тем весьма легкую победу в Нарвикской бухте, уничтожив семь оставшихся там германских эсминцев, которые не могли выйти в море из-за истощения запасов топлива. Соединение английских кораблей, участвовавших в этой операции, состояло из эсминцев «Икарус», «Херо», «Фоксхаунд», «Кимберлей», «Форестер», «Бедуин», «Пенджаби», «Эскимо» и «Коссак» и следовавшего за ними линкора «Уорспайт», шедшего под флагом вице-адмирала Уитворта. Согласно официальным английским данным, первая встреча между эсминцами обеих сторон произошла в 12 ч. 26 м.

Обнаруженные в южной части Нарвик-фьорда два германских эсминца были атакованы четырьмя английскими эсминцами. Около 13 час. в бой вступил «Уорспайт». В 13 ч. 7 м. в бухте Баланger был обнаружен третий германский эсминец, подвергнувшийся усиленному обстрелу английских

кораблей, в результате чего его орудия были уже через несколько минут выведены из строя. В дальнейшем в бой в Нарвик-фьорде вступило еще четыре германских эсминца, и все шесть германских кораблей шли зигзагообразным курсом впереди британского отряда в глубь бухты, продолжая отстреливаться. Бой носил крайне упорный характер, и обе стороны усиленно маневрировали таким образом, чтобы уклониться от огня противника и вместе с тем держать его под огнем своей артиллерии. В 13 ч. 30 м. самолеты британской морской авиации атаковали портовые сооружения Нарвика. Вслед за тем и «Уорспайт», выйдя на заранее намеченную позицию, начал обстрел береговых укреплений. В то же время бой между эсминцами продолжался в северной части Нарвикской бухты на дистанции около трех миль. Около 14 час. германские эсминцы начали терпеть серьезные поражения. В 14 ч. 03½ м. один из них, в результате ряда попаданий, был охвачен пламенем. В 14 ч. 05 м. он был торпедирован одним из английских эсминцев. В это же время загорелся и второй германский эсминец, а в 14 ч. 14 м. — третий. В 14 ч. 24 м. и 14 ч. 36 м. на двух из горящих германских эсминцев произошли взрывы. К 14 ч. 30 м. все три эсминца окончательно выбыли из строя. Один превратился в пылающую развалину в бухте Баллангер, другой к северу от Нарвика был покинут своим экипажем, спасавшимся вплавь; третий, охваченный пламенем, выбросился на мель в Харангс-фьорде. Оставшиеся четыре германских эсминца пытались укрыться в Ромбакс-фьорде (к востоку от Нарвика). Ни артиллерийский огонь германских эсминцев, ни выпущенные ими торпеды английским кораблям никаких повреждений не причинили.

В то же время «Уорспайт» вел обстрел береговых батарей у входа в Нарвикскую гавань. В этом обстреле приняли также участие эсминцы «Коссак», «Пенджаби» и «Фоксхаунд», приблизившиеся к берегу на дистанцию менее полумили. Артиллерийским огнем эсминца «Коссак» была приведена к молчанию германская гаубица.

Между тем остальные шесть эсминцев преследовали германские эсминцы, удалившиеся в Ромбакс-фьорд. После того как английские корабли прошли узкое горло (шириной 200 ярдов), разделяющее Ромбакс-фьорд на две части, они обнаружили выбросившийся на берег на южной стороне острой косы, имеющейся во внутренней части фьорда, германский эсминец, который открыл было огонь, но был быстро приведен

к молчанию огнем английских эсминцев. После этого, обогнув косу, английские эсминцы обнаружили в голове фьорда у кромки льда три поврежденных германских эсминца, из которых один был полузатоплен под водой. Когда два других германских эсминца, оставшихся на плаву, были обстреляны английскими кораблями, то выяснилось, что они оставлены экипажем. Один из них вскоре накренился и затонул. На борт другого из них вступил вооруженный отряд моряков «Херо», посланный на китобойной шхуне. На этом эсминце «Ганс Людеманн» был обнаружен лишь один раненый офицер.

Оставшиеся в живых моряки с выбросившегося на берег эсминца «Харди» были взяты на борт эсминца «Айвенго». Последний высадил на берег в городе Нарвике 24 вооруженных моряка. Ночью в город вошли 120 немцев, быстро сдавшихся морякам с «Айвенго». Последние, возвращаясь обратно на борт эсминца, снабдили оружием и снаряжением местные норвежские отряды (по преимуществу из горняков).

14 апреля английское адмиралтейство объявило о минировании новой зоны, охватывающей как Каттегат, так и все балтийское побережье Германии. Однако, как показал последующий ход событий, это мероприятие носило лишь демонстративный характер.

Если «минная блокада», объявленная союзниками на Балтике, была фиктивной, то операции английских подводных лодок на путях, связывающих Германию с Норвегией, были довольно эффективными. 13 апреля английские подводные лодки потопили в норвежских водах один германский транспорт, 14-го — два, 15-го — еще четыре, шедших в составе конвоя. 14-го и 15-го германский аэропорт в Ставангере с находившимися на нем самолетами подвергся повторной бомбардировке английской авиации. Последняя совершила также налеты на германские транспорты с войсками и боеприпасами в Бергене.

Количество потопленных в первую неделю норвежской операции английскими подводными лодками и другими боевыми средствами германских транспортов, а также захваченных и севших на мель, достигло 20. Однако, несмотря на то, что коммуникации немцев в Скагерраке и Каттегате, подвергались чувствительным ударам, германское военное командование осуществляло снабжение и пополнение своих экспедиционных сил в Норвегии как по воздуху, так и морем.

Между 14 и 17 апреля англо-французские войска высадились в нескольких пунктах норвежского побережья: на крайнем севере — близ Нарвика (15 апреля) и на Лафотенских островах, в средней Норвегии — в Намсосе (14-го), а также и у Ондальснеса (17-го). Первоначально была высажена морская пехота, за которой через два—четыре дня последовала высадка сухопутных войск.

Таким образом, начался новый этап скандинавской операции — ожесточенная борьба за норвежский плацдарм на суше, на море и в воздухе.

Наиболее осведомленные из британских военных экспертов отдавали себе отчет в исключительных трудностях предстоящих операций в норвежских водах и на норвежской территории. Так, авиационный редактор «Таймс» 15 апреля писал: «Немцы . . . надеются, что местное господство в воздухе даст им возможность удержать в своих руках Норвегию. Германские авиационные базы созданы в Норвегии, и кажется, что немцы уже имеют широко распространенную систему противовоздушной обороны, потому что один британский разведывательный самолет обстреливался в течение двух часов. Некоторые из воздушных баз подверглись бомбардировке королевских воздушных сил, но . . . они еще функционируют. Пока эти базы держатся, сухопутные операции союзников будут затруднительными. . . Необходимо немедленно установить господство в воздухе в Норвегии, прежде чем немцы могут быть вытеснены оттуда».

Огромные трудности скандинавской операции для союзников состояли в том, что немцы в первый же день после начала этой операции овладели почти всеми морскими и воздушными базами Норвегии. Американский военный обозреватель Болдуин констатировал, что «авиабазы, портовое оборудование (dock facilities), рельеф местности и погода явно влияют на военные операции в южной Норвегии. Немцы в самом начале своего вторжения в Норвегию захватили каждый сколько-нибудь важный аэропорт и морской порт, и союзные десанты поэтому должны были осуществляться в недостаточно оборудованных гаванях или фьордах; авиационные базы должны были импровизироваться на поверхности замерзших озер или ровных клочках земли, а гидросамолеты должны были оперировать с фьордов.

Намсос, самая северная база союзников в жизненно важной области южной Норвегии, имеет длину набережных всего в 800 футов, причем полоса воды вдоль пристани — 20 фу-

тов.. Не имеется никаких подъемных кранов или оборудования для перемещения тяжелых грузов. Не имеется сухопутного аэродрома. Согласно недавним сообщениям, небольшая пристань была разбита в начале десантных операций союзников бомбардировочными атаками немцев, так что, вероятно, большая часть артиллерии и тяжелого военного снаряжения союзников, отдельные единицы которого могут весить от пяти до двадцати тонн, должна была с трудом, медленно перевозиться на маленьких лодках к берегу и там выгружаться посредством импровизированных приспособлений.

В Молде и Ондальснесе, двух других пунктах союзных десантов в южной Норвегии... не имеется иных приспособлений, кроме собственных подъемных кранов и лебедок кораблей для выгрузки тяжелых грузов. По соседству нет никакого сухопутного аэродрома. Эти маленькие порты следует сравнить с Тронхеймом, находящимся в руках немцев, — городом с населением в 55 000 человек, с набережной длиной в 11 000 футов, с двумя электрическими кранами, — один грузоподъемностью в пять тонн, другой грузоподъемностью в тридцать тонн, — с портовыми рельсовыми путями, ведущими прямо к набережным, и с глубинами, достаточными для того, чтобы большие корабли стояли у причалов и разгружались непосредственно в вагоны, стоящие на рельсах. Имеется два сухих дока, один плавучий док, способный принимать корабли водоизмещением до 4200 *т*, несколько железнодорожных подъездных путей, от 5000 до 10 000 *т* угля и около 3000 *т* жидкого горючего. Вблизи, в Варнесе, имеется сухопутный аэродром.

Таким образом, малая длина набережных и вместимость двух находящихся в руках британцев пунктов южной Норвегии делают чрезвычайно затруднительной проблему выгрузки тяжелого снаряжения с союзных транспортов и снабжения союзных войск. Отсутствие каких-либо авиабаз, помимо импровизированных, близ этих портов и близость германских баз — от Варнеса до Намсоса всего 48 миль — также чрезвычайно осложняют проблему для союзников.

Норвежский рельеф — горный, труднодоступный и в значительной степени покрытый снегом — является фактором, явно влияющим на ход войны на севере... Тающие снега, грязь и слякоть, в соединении с горами, реками и фьордами изрезанного берега, делают все сухопутные операции затруднительными, но немцы, опираясь на свои близко распо-

ложенные авиабазы, смогли подняться — буквально! — над этими трудностями»[1].

Английский флот принял энергичные меры к разгрому воздушных баз, захваченных немцами в Норвегии. Так, 17 апреля утром аэродром в Ставангере подвергся сильному артиллерийскому обстрелу с кораблей английского флота в течение 1 ч. 20 м. На обратном пути один крейсер получил попадание бомбой с германского самолета и был поврежден, но все же дошел до своей базы. Бомбардировщики английских воздушных сил в ночь с 16-го на 17-е бомбардировали аэродром Тронхейма, вызвав большой пожар. В дальнейшем они произвели бомбардировку расположенной поблизости базы гидросамолетов. 18-го английские самолеты вновь бомбардировали аэродром Ставангера и находившиеся на нем германские самолеты. В тот же день самолеты морской авиации атаковали и потопили германский транспорт близ Бергена, атаковали и повредили германскую подводную лодку, шедшую в надводном состоянии.

Однако немцы энергично укрепляли захваченные ими пункты норвежского побережья и быстро расширяли занятый ими плацдарм. Несмотря на действия союзного флота и авиации на коммуникациях Германии с портами Норвегии, германские экспедиционные силы вплоть до Тронхейма продолжали получать подкрепления и боеприпасы.

Решающие столкновения в борьбе за норвежский плацдарм произошли в условиях, благоприятных для немцев. Последние, благодаря первоначальному успеху, овладели всеми стратегически важными пунктами норвежского побережья. Их мощная авиация имела в своем распоряжении почти все сколько-нибудь крупные аэродромы Норвегии. В то же время англичане, как мы видели, могли высаживать свои десанты лишь в маленьких и второразрядных гаванях, почти лишенных портового оборудования. Английская авиация в основном оперировала с баз, расположенных на территории самой Великобритании, будучи вынужденной, таким образом, покрывать огромные расстояния над Северным морем. Уже во время решающих боев в Норвегии наспех были созданы несколько посадочных площадок, но было поздно. Но этим не исчерпывались преимущества на стороне немцев и минусы — на стороне их противников. Германские части, высаженные в Норвегии, первоначальная численность кото-

[1] «New York Times» от 28 апреля 1940 г.

рых составляла примерно 50—60 тысяч человек, а в дальнейшем в течение месяца удвоилась за счет подкреплений, переброшенных морем и по воздуху, были отборными, прекрасно обученными войсковыми единицами, вооруженными по последнему слову техники. Что противопоставило этому английское военное командование? Политическая доктрина британского империализма, сводившаяся, вплоть до критического для него 1940 г., прежде всего к войне чужими руками, последовательно примененная на практике, привела к тому, что Англия за первые восемь месяцев войны не создала и не подготовила действительно крупных сухопутных сил. Помимо десятка кадровых дивизий английской регулярной армии, находившихся на главном фронте во Франции, и воинских частей, расположенных в колониях, Великобритания имела на своей территории лишь слабые и плохо обученные территориальные формирования. Части, участвовавшие в норвежской операции, были взяты из состава экспедиционного корпуса, подготовленного в свое время для интервенции в Финляндии, который в основном был сохранен и после заключения советско-финляндского мирного договора. Первоначально в Намсосе и Ондальснесе были высажены только части 49-й дивизии территориальной армии. Лишь позднее прибыли небольшие части регулярной армии. Общая численность десантов, высаженных в центральной Норвегии, не превышала, по официальным данным, опубликованным позднее, 12 000 человек. Повидимому, эти сравнительно ничтожные силы (притом весьма плохо вооруженные) были посланы, чтобы стимулировать сопротивление Норвегии. Британская дипломатия, повидимому, рассчитывала также на вовлечение в войну против Германии Швеции. Но эти расчеты, опять-таки построенные на принципе ведения войны чужими руками, оказались построенными на песке. Как констатировал Гарольд Денни, один из американских корреспондентов в Норвегии, «британцы ныне расплачиваются за то, что действовали недостаточно быстро и без надлежащей подготовки... Британцы вынуждены были немедленно посылать те войска, которые были у них под рукой. Главной заботой было послать войска как можно скорее, чтобы помогать норвежцам, которые были совершенно застигнуты врасплох. Немцы заняли главные порты. Британцы должны были использовать необорудованные порты с импровизированным оборудованием и естественно, что первые высадки были осуществлены людьми, которые могли взять с собой только то,

что они могли нести... В отношении снабжения немцы... имеют преимущество. В отношении авиационных баз Германия также имеет преимущество, потому что в первый же день немцы захватили пять из шести авиационных баз Норвегии, шестая же находится слишком далеко на севере... Ныне точно установлено, что британские войска высадились на берег без всяких зенитных пушек и с малочисленной артиллерией». Эти вопиющие упущения корреспондент объяснил необходимостью для союзников спешить с высадкой десанта в Норвегии из соображений политического престижа. «Быстрота этой операции была необходима не только с военной точки зрения... Она была необходимой также с политической точки зрения. Некоторые нейтральные страны колеблются, повидимому, желая убедиться, какая сторона побеждает... Эти нейтральные страны видели, как Польша была разгромлена потому, что Британия и Франция не смогли притти к ней на помощь. Финляндия потерпела крах, хотя союзники были с ней... Престиж союзников не допускал, чтобы еще одна нейтральная страна была разбита... И хотя это означало, что солдаты высаживались на берег в примитивных гаванях всего лишь с теми ружьями, которые они могли с собой нести, имея перед собой превосходные силы хорошо обосновавшегося противника, союзники сочли, что стоит пойти на это» [1]. Плохо подготовленная в части вооружения и снабжения сухопутных войск операция превратилась в авантюру, обреченную на поражение. По свидетельству американского корреспондента, наблюдавшего высадку англичан в районе Намсоса, «плохо вооруженные английские войска брошены в снег и грязь против германских разрушительных орудий войны. Большинство английских солдат только один год находятся на военной службе и неопытны. Они уже дорого заплатили за крупную военную ошибку Лондона» [2].

Германские войска в южной Норвегии во второй половине апреля развили энергичные наступательные операции по овладению основными коммуникационными линиями страны, в особенности важнейшей в стратегическом отношении железнодорожной линией Осло — Тронхейм. Одновременно германская авиация подвергала постоянным и усиленным

---

[1] «New York Times» от 27 апреля 1940 г.
[2] «New York Post» от 26 апреля 1940 г.

бомбардировкам пункты высадки британских войск, в частности, Намсос и Ондальснес.

Британские экспедиционные войска в Норвегии двигались в двух направлениях: в сторону Тронхейма, пытаясь окружить и захватить этот важный порт до подхода немецких подкреплений с юго-востока, и по железнодорожным линиям в сектор Осло, в помощь норвежским войскам, преграждавшим путь германским мотомеханизированным и моторизованным частям, быстро продвигавшимся на север со стороны норвежской столицы. Первые крупные столкновения между германскими и английскими экспедиционными частями произошли 22 и 23 апреля в районе Лилихаммера, где завязались упорные бои. 22-го германские механизированные части стремительным ударом заняли город Рерос, 23-го — Лилихаммер, вытеснив оттуда отряды британских войск, и в дальнейшем повели наступление на занятые частями союзных и норвежских войск железнодорожные узлы на линиях, связующих Осло с Тронхеймом, — Стерен к югу от Тронхейма и Домбаас, к юго-востоку от Ондальснеса, связанный с последним железной дорогой. Таким образом, они стремились прервать основные коммуникационные линии союзных войск в южной Норвегии и соединиться с германским гарнизоном Тронхейма. Севернее последнего германские части также развивали энергичные операции. 25 апреля немцы, поддержанные огнем с эсминца, преодолев сопротивление англо-норвежских частей, заняли город Стенкьер к югу от Намсоса, изолировав последний. При этом обнаружилось (по сообщениям корреспондента «New York Post» Стоу), что английские части, действовавшие в этом секторе, плохо вооружены и обучены. Они оказались не в состоянии остановить продвижение германских моторизованных колонн. Германские моторизованные части двигались в направлении Осло — Тронхейм по долинам рек Эстердален и Гудбрансдален, вдоль которых идут железнодорожные линии. Союзники продолжали высаживать свои войска в небольшом порту Намсоса, но так как все причалы были разрушены германской авиацией, то войска высаживались при помощи барж и понтонов. Доставленные с опозданием английские истребители были размещены на единственном аэродроме, наспех оборудованном на замерзшем озере.

Германская авиация, используя свое господство в воздухе, бомбардировала железные дороги противника. Ряд вокзалов был разрушен. Сообщение на линиях Ондальс-

нес — Домбаас, Кьеркин — Домбаас и других было прервано. Намсос и другие порты, занятые союзниками (Ондальснес, Олезунд), систематически разрушались.

Со своей стороны, английская авиация усиленно бомбардировала германские авиабазы. Так, 25 апреля подвергся бомбардировке аэродром Вестерланд на острове Зильт, с которого осуществлялись налеты германской авиации на суда, совершающие рейсы вдоль норвежского побережья, и на войска союзников в Норвегии. Бомбардировка длилась 1 час 40 мин. Одновременно английская авиация совершила налет (пятнадцатый по счету) на аэродром в Ставангере, уничтожив значительное количество неприятельских самолетов. Усиленной бомбардировке подвергся также аэродром в Христиансанне (южная Норвегия). Английские самолеты, участвовавшие в норвежской операции, за отсутствием сухопутных баз, действовали преимущественно с авианосцев.

29 апреля еще три германских транспорта были торпедированы и потоплены англичанами.

Между тем, германские моторизованные колонны, располагавшие мощными огневыми средствами и поддерживаемые авиацией, с боем пробивались к своим целям — Стерену и Домбаасу. 28 апреля английские войска сделали попытку остановить наступление германских войск в долине Гудбрансдален к югу от Домбааса. Однако они вынуждены были отступить под сильным пулеметным и артиллерийским огнем германских войск. В долине Эстердален к северу от Реросa плохо вооруженные норвежские войска, несмотря на все их мужество, не смогли противостоять ударным германским частям, наступающим при поддержке бронеавтомобилей и бронемотоциклов. 30 апреля наступающие к долинам Гудбрансдален и Эстердален германские войска овладели почти одновременно обоими своими главными объектами — Домбаасом и Стереном. Они осуществили соединение в районе последнего пункта с германским гарнизоном Тронхейма. Таким образом, норвежские войска, оперировавшие в секторе Реросa, оказались отрезанными от английских войск, оперировавших в секторе Ондальснеса. Намсос был изолирован еще ранее удачной операцией германских войск, занявших при поддержке кораблей флота Стерен. Задачей германского командования стала теперь ликвидация разрозненных и ослабленных отдельных войсковых групп противника. В выполнении этой задачи огромную роль сыграло взаимодей-

ствие германских сухопутных войск и авиации, непрерывно громившей базы союзных десантов — Намсос и Ондальснес.

Таким образом, германские войска в Норвегии, при мощной поддержке авиации, одержали к концу апреля победу над англо-французскими экспедиционными частями. Была установлена прямая связь между Осло и Тронхеймом и открылась возможность укрепления стратегически важного района Тронхейма и быстрой переброски в среднюю Норвегию подкреплений и боеприпасов из Германии через Данию. Изолированные и отрезанные друг от друга союзные десанты в Намсосе и Ондальснесе вынуждены были к поспешной эвакуации.

Хансон Болдуин, характеризуя сущность происшедших событий, писал: «Воздушные силы выиграли второй раунд в Норвегии. Соединение германских сил, оперирующих из Тронхейма и Осло... было возможным прежде всего благодаря германскому превосходству в воздухе на норвежском театре. Это превосходство не могло воспрепятствовать союзным морским силам прикрыть высадки союзных войск в южной и центральной Норвегии. Таким образом, морские силы выиграли первый раунд против воздушных сил.

Но союзные войска встретили затруднение при высадке на берег; маленькие и недостаточно оборудованные порты, в которых они высадились, подверглись повторной бомбардировке, базы снабжения и склады снарядов были под угрозой, мучительная задача выгрузки тяжелого снаряжения на берег в маленьких лодках была осложнена. Линии снабжения, как морские, так и сухопутные, были под угрозой.

Высадившиеся на берег союзные войска подвергались систематическим атакам германской авиации, а на суше им противостояли германские силы, значительно превосходившие их собственные, войска, собственные сухопутные коммуникации которых не были под угрозой воздушных сил, морские линии коммуникаций которых были затруднены, но не были перерезаны британскими морскими силами. Немцы... искусно координировали операции моторизованных и механизированных сил с операциями пехоты и авиации. Их стратегия явно имела своей целью соединить изолированные гарнизоны пунктов, которые они захватили первоначально, 9 апреля, — стратегически важных пунктов, с Осло в качестве их главной операционной базы»[1].

---

[1] «New York Times» от 1 мая 1940 г.

Поскольку эта основная стратегическая задача немцев была выполнена, а задача союзников — соединить свои десанты и овладеть Тронхеймом, с тем чтобы превратить последний в стратегический центр дальнейших операций, — не была осуществлена, и разобщенные десанты союзников были прижаты превосходными силами противника к своим первоначальным пунктам высадки, — исход операций в центральной и южной Норвегии был предрешен.

Запоздалые действия английских военно-воздушных сил не могли спасти положение. 1 мая крупные английские военно-воздушные силы (около 75 самолетов) бомбардировали аэродромы Ставангера, Форнабу (близ Осло) и Ольборга (в Дании). Эти бомбардировки имели в виду, очевидно, ослабить интенсивность повторных налетов германской авиации на союзные десанты и их базы — Намсос и Ондальснес — и прикрыть отступление союзных войск.

2 мая британские войска в Ондальснесе были погружены на корабли и эвакуированы. По английским официальным утверждениям, эвакуация прошла без потерь.

3 мая все английские и французские войска, оперировавшие в секторе Намсоса, были эвакуированы через указанный порт на военных кораблях. Части были приняты на борт двух британских линкоров, покинувших Намсос в 3 часа утра.

Таким образом, операции в центральной и южной Норвегии окончились победой немцев. Но это не была победа авиации над флотом. Как констатирует Болдуин, уже цитированный нами, — «*это была победа воздушных сил не над* морскими силами, потому что союзные десанты в Норвегии были успешно прикрыты британским флотом, несмотря на германские воздушные силы, а эвакуация была осуществлена британским флотом, несмотря на германские воздушные силы, и, повидимому, без серьезных потерь для британского флота...»

«Германская завоевательная техника еще раз оказалась действительной: ее краеугольным камнем были быстрота и неожиданность ... Воздушные силы играли большую роль ... Механизированные и моторизованные войска, весьма мобильные, быстро движущиеся и сильно вооруженные, были острием копья в сухопутном наступлении» [1].

Болдуин отмечал, что тактические результаты операций в Норвегии были невелики, хотя стратегически эта операция

---

[1] «New York Times» от 1 мая 1940 г.

была крупной победой немцев. Со стороны союзников в операциях участвовали незначительные силы, и их эвакуация не сопровождалась большими потерями. Что касается флотов, то «союзные флоты фактически не тронуты».

Плохая подготовка и поражение английских войск в норвежской операции привели, по сведениям американской прессы, к отставке начальника имперского генштаба генерала Айронсайда, замененного генералом Диллем. Айронсайд был назначен начальником обороны метрополии, но позднее был смещен и с этого поста.

7 и 8 мая правительство Чемберлена подверглось серьезным нападкам в палате общин по поводу норвежской операции и ненадолго пережило события в Норвегии. 10 мая последовало вторжение германских войск в Бельгию и Голландию. В тот же день кабинет Чемберлена сменился коалиционным кабинетом Черчилля. Последний накануне этой смены, 8 мая, заявил в парламентских прениях следующее: «Нашей ошибкой за последние пять лет было то, что мы не сохранили и не возвратили себе паритета в воздухе с Германией». «Факт нашей количественной слабости в воздухе, несмотря на наше превосходство в качестве как людей, так и материалов, осуждал нас и будет осуждать еще некоторое время на большие затруднения, страдания и опасности, которые мы должны переносить с твердостью до тех пор, пока будут установлены более благоприятные условия, — а, несомненно, они будут установлены». В частности, мощь германской авиации не допускает блокады Скагеррака британским надводным флотом. «Огромные неприятельские воздушные силы, — продолжал Черчилль, — которые могут быть обрушены на наши патрулирующие корабли, делают этот метод слишком дорого стоящим, чтобы его можно было принять. Его можно было бы осуществлять, только поддерживая патрули постоянно в море... поблизости от неприятельских воздушных баз... Мы поэтому приняли подводную блокаду в качестве единственного метода, находящегося в нашем распоряжении». Как отметил Черчилль, на потопленных британскими подводными лодками германских транспортах (число которых, по английским исчислениям, достигло к тому времени 30) погибло 7—8 тысяч человек. Тысячи трупов были выброшены на прибрежные скалы Осло-фьорда. Форсирование британским флотом входов в морские базы, — подчеркнул он, — уже занятые немцами, в частности, Тронхейм, было бы слишком рискованным.

Первоначально предполагалось, что высадки в Намсосе и Ондальснесе будут диверсионными и что Тронхейм будет занят посредством высадки десанта под прикрытием огня флота, который подавлял бы средства защиты германской базы. Выполнение этого плана было намечено на 25 апреля. Но этот план, разработанный британским генштабом (альтернативный план был разработан и предложен адмиралом флота Роджером Кийсом, но не принят Черчиллем), был оставлен в пользу другого варианта — окружение и последующее взятие Тронхейма двумя десантными группами, продвигающимися со стороны Намсоса и Ондальснеса. Черчилль констатировал, что «германское наступление к северу от Осло развернулось с огромной силой». Он отметил также, что отступавшие норвежцы не разрушали за собой дороги и мосты. «В то же время, — продолжал он, — интенсивная и непрерывная бомбардировка баз в Намсосе и Ондальснесе предотвращала высадки в этих малых рыбачьих портах больших подкреплений, артиллерии и боеприпасов. Поэтому было необходимо эвакуировать войска или представить им быть уничтоженными превосходными силами противника» ... «Эвакуация и обратная отправка этих 12 000 человек — потому что их было всего столько, менее одной дивизии, — ... были осуществлены очень ловко и ... очень удачно». Черчилль отметил, что если бы британский флот и овладел Тронхеймом, было бы затруднительным, в условиях германских бомбардировок, сосредоточить там крупный экспедиционный корпус, который мог бы остановить германское наступление. «Несомненно ... что германская база в Осло и германские коммуникации на севере, — говорил он, — постоянно превосходили бы все, что мы могли бы создать в Тронхейме, и небольшие посадочные площадки, которые мы могли бы использовать ... Имеется уже свыше 12 000 германских войск в южной и центральной Норвегии, и хотя мы могли бы перебросить подкрепления, я не могу верить, что был бы малейший шанс конечного успеха для армии, базирующейся на Тронхейм, против германской армии, базирующейся на Осло. Немцы могли бы усиливать ее гораздо быстрее, чем мы, и не было бы в распоряжении средств, чтобы преодолеть их превосходство в воздухе ... Мы должны быть осторожными, чтобы не истощить наши воздушные силы ввиду других и более серьезных опасностей, которые могут надвинуться на нас в любое время ...» Черчилль очевидно предвидел решительное наступление немцев на западном

фронте, начавшееся 10 мая. Черчилль косвенно признал, что некоторые расчеты британских правительственных кругов были связаны с выступлением Швеции на стороне Норвегии. «Если бы Швеция пришла на помощь Норвегии, если бы ее войска в большом количестве могли войти в Тронхейм, если бы ее воздушные базы были в распоряжении наших воздушных сил, положение было бы совершенно другим»[1]. Эти запоздалые сожаления отражали лишь крах общей стратегической доктрины британского империализма, основанной на ведении войны чужими руками.

Черчилль попутно сообщил, что союзники в основном овладели норвежским торговым флотом и значительной частью датского.

В дальнейшем, после эвакуации союзных войск из южной и центральной Норвегии, операции в Скандинавии свелись лишь к борьбе на крайнем севере. Как отметил Черчилль в той же речи 8 мая, Англия жестоко борется «за северную Норвегию, в частности за Нарвик». Он сообщил при этом, что аэродром близ Нарвика находится в руках англичан.

Около 10 мая союзники перебросили значительные силы в район Нарвика. Их корабли и самолеты непрерывно бомбардировали укрепленные линии немцев. Последние получали подкрепления лишь по воздуху, — самолеты сбрасывали парашютистов, боеприпасы и продовольствие. Операции задерживались погодой, в частности, оттепелью и таянием снегов. Но все же кольцо англо-французских и норвежских войск вокруг Нарвика постепенно сжималось.

От наступления немцев с юга, со стороны Намсоса, Нарвик был защищен как природными условиями, так и тем, что норвежские войска упорно оборонялись к северу от Намсоса, в районе Мосьена. Десантная операция немцев в этом районе 12 мая была неудачна. Несколько транспортов было потоплено, а высадившиеся части окружены норвежскими войсками.

В день вторжения немцев в Голландию и Бельгию (10 мая) антлийские войска высадились в Исландии.

22 мая англо-французские части, высадившиеся под прикрытием огня военных кораблей, заняли Бьерквик (близ Нарвика, в семи милях севернее) в тылу германских частей, оборонявших Нарвик. 28 мая последний был, наконец, занят войсками союзников. Они вступили в город с двух сторон,

---

[1] Цитируется по парламентскому отчету „Times" от 9 мая 1940 г.

под прикрытием ураганного огня английских военных кораблей, несмотря на налеты германских бомбардировщиков. Союзники заняли также Фагернес (к югу от Нарвика) и Форснесет. Немцы отступили, уничтожая мосты и полотно железной дороги, идущей от Нарвика к шведской границе.

В дальнейшем Нарвик был эвакуирован союзниками в связи с общей стратегической обстановкой, в частности, в связи с их поражениями на главном западном фронте.

Непосредственно перед эвакуацией союзниками Нарвика положение их десантов в этом районе было, повидимому, благоприятным: союзные войска расширили зону оккупации, заняв, в частности, важный железнодорожный пункт Сильдвик (на линии, связывающей Нарвик со шведским железнодорожным бассейном Кируны). В то время как союзный десант получил значительные подкрепления людьми и боевой техникой (включая авиацию и горную артиллерию), британский флот препятствовал германскому подвозу подкреплений и военных материалов. Однако поражение союзных армий во Фландрии, вынужденная эвакуация всей английской экспедиционной армии через Дюнкерк обратно в Англию и решительное наступление немцев на Францию поставили союзников перед столь грозными опасностями на главном фронте, что они должны были прекратить борьбу в северной Норвегии. Снабжение экспедиционного корпуса там требовало больших затрат и приковывало к обеспечению коммуникаций с районом Нарвика значительную часть английского флота. Между тем стратегические задачи последнего возрастали в связи с захватом немцами побережья Голландии, Бельгии и Франции, а также предстоящим распространением военных действий на Средиземное море в связи с ожидавшимся со дня на день выступлением Италии. Перед эвакуацией Нарвика союзные войска взорвали все мосты и тоннели на железной дороге, ведущей к шведской границе. Портовые сооружения Нарвика также были полностью уничтожены.

Английские и норвежские войска из северной Норвегии были благополучно эвакуированы в Англию. Однако эта эвакуация не обошлась без серьезных потерь для обеспечивавших ее военных кораблей. В частности, 8 июня произошел севернее Нарвика морской бой нескольких английских военных кораблей с сильной германской эскадрой, в состав которой входили оба больших германских линкора «Шарнгорст» и «Гнейзенау». Эта эскадра была послана на север, очевидно, для того, чтобы облегчить положение германских

экспедиционных сил в районе Нарвика. Артиллерийским огнем германских линкоров был потоплен английский авианосец «Глориос» (самолеты которого оказывали помощь союзному десанту и, в частности, прикрывали своими налетами его эвакуацию), а также сопровождавшие его эсминцы «Акаста» и «Ардент», транспорт «Орама» и нефтеналивное судно «Ойль-Пайонир».

Всего за два месяца борьбы за скандинавский плацдарм английский флот, по официальным данным английского адмиралтейства, потерял 1 авианосец, 2 легких крейсера (из которых один — «Эффингем» — выбросился на камни близ норвежского побережья, а другой затонул в результате повреждений, полученных во время воздушного налета), 11 эсминцев, 4 подводных лодки. Германский же флот, по германским официальным данным, потерял 3 крейсера, 10 эсминцев, 1 миноносец, 6 подводных лодок и около 15 мелких и вспомогательных военных кораблей. Потери германского флота, признанные с германской стороны, представляются относительно более тяжелыми, чем английские потери, признанные англичанами. В частности, в классах крейсеров и эсминцев германский флот потерял примерно одну треть всех единиц, которыми он располагал к началу норвежской операции. Но эти потери оправдываются достигнутыми стратегическими результатами — в виде захвата норвежского плацдарма, в дополнение к оккупации Дании. Этот результат достигнут, несомненно, благодаря умелому взаимодействию всех родов оружия — военно-морского флота, авиации и частей сухопутной армии. В то же время подавляющая мощь Великобритании на море оказалась недостаточной для обеспечения успешного исхода скандинавской операции, поскольку Великобритания в решающий момент этой операции оказалась слишком слабой по сравнению со своим противником на суше и в воздухе.

Будучи вынужденной уступить своему противнику весь норвежский плацдарм, Великобритания в дальнейшем вела довольно интенсивную блокаду (преимущественно подводную и воздушную) норвежского побережья, прерывая коммуникации между отдельными норвежскими портами. Стратегическое значение скандинавской операции в общем ходе войны было весьма большим, хотя по масштабам и менее значительным по сравнению с огромными результатами последующего решительного наступления германских армий на главном западном фронте.

Соответствующие операции начались 10 мая вступлением германских войск в Бельгию и Голландию. Они завершились полтора месяца спустя (25 июня) заключением перемирия между Германией и Италией — с одной стороны и Францией — с другой, в результате полного и небывалого военного разгрома последней. Большая часть, свыше двух третей, французской территории, включая все морское побережье Франции от бельгийской границы до испанской границы, оказалась оккупированной немцами. В исходе этих операций решающую роль сыграло подавляющее количественное и техническое превосходство Германии над ее противниками на суше и в воздухе. Это, в свою очередь, явилось следствием того, что прежнее английское правительство Чемберлена, последовательно стремясь вести войну чужими руками, пренебрегло созданием большой сухопутной армии. «К весне 1940 года Франция была близка к предельному напряжению своих военных возможностей. Этого ни в какой мере нельзя сказать об Англии. Во Франции находилось 12—15 английских дивизий. Вот и все, что сделало английское правительство к весне 1940 года, располагая, однако, широчайшими возможностями. В войну 1914—18 годов Англия, при далеко не полном напряжении всех своих сил, создала армию в 85 дивизий... Можно без преувеличения утверждать, что та численность армии, которой Англия достигла к концу войны 1914—18 годов, могла быть достигнута ею и к весне 1940 года... Англия располагала также всеми возможностями, чтобы к этому времени соответствующим образом оснастить такую армию современными средствами и видами военной техники... Тогда можно было бы ожидать иного хода и иных темпов развития военных операций. Этого не произошло. Английское правительство менее всего рассчитывало на ведение войны собственными силами и средствами, и сейчас оно пожинает плоды своей, мягко выражаясь, недальновидной политики» [1].

Господство Англии на море не могло повлиять, при слабости английской сухопутной армии, на общий исход решающих операций на западном фронте в мае — июне 1940 г. Однако оно в сильнейшей степени повлияло на исход одной из этих операций. Германские армии, пройдя Бельгию и Голландию, прорвали фронт французской армии в районе Седана и в дальнейшем вышли к побережью Ла-Манша

[1] „Большевик", 1940 г., № 11—12, стр. 70—80.

в районе Булони и Кале. Таким образом, северная группа союзных армий, оперировавшая во Фландрии, оказалась отрезанной и прижатой к морскому побережью. В состав этой группы входили: бельгийская армия, почти вся английская экспедиционная армия во Франции в составе 9—10 дивизий и 15—16 лучших дивизий французской армии (включая механизированные и моторизованные). Бельгийская армия, по инициативе короля Леопольда III, капитулировала 28 мая. Это еще более ухудшило положение английских и французских войск, окруженных превосходными силами немцев и зажатых в тиски вокруг французского порта Дюнкерк. Эти войска были спасены от верной гибели или капитуляции исключительно благодаря господству союзников на море. Под мощным прикрытием англо-французского военного флота, обстреливавшего ураганным артиллерийским огнем наступающие германские войска и отбивавшего огнем своей зенитной артиллерии непрерывные массовые атаки германской авиации, они были эвакуированы из Дюнкерка. В этой операции со стороны Великобритании участвовало 222 военных корабля различных классов — преимущественно мелких боевых единиц — и 665 мобилизованных для перевозки войск торговых и рыболовных судов. Со стороны Франции в эвакуации из Дюнкерка участвовало около 100 военных кораблей и 200 торговых и рыболовных судов. Крупнейшую роль сыграли и прикрывавшие эвакуацию английские военно-воздушные силы, оперировавшие со своих баз на территории Великобритании и ожесточенно боровшиеся против превосходных сил германской авиации. Наступающие немецкие войска, со своей стороны, вели артиллерийский огонь по тому участку побережья, куда могли приближаться и откуда могли отплывать союзные корабли. На путях их следования разбрасывались магнитные мины. Германские подводные лодки и торпедные катера также неоднократно нападали на корабли союзников.

Последние понесли довольно значительные потери. По официальным английским и французским данным, было потоплено 6 английских эсминцев и 24 более мелких военных единицы, а также 2 французских лидера и 7 эсминцев. Но эти потери оправдывались достигнутым результатом. Окруженные англо-французские войска, в количестве до 400 000 человек, были спасены от уничтожения или капитуляции и эвакуированы на военных кораблях, торговых и рыболовных судах союзников в Англию. Английская экспедиционная ар-

мия, в условиях окружения, все же была почти целиком спасена и потеряла всего около 30 000 человек. Правда, был спасен и эвакуирован только личный состав воинских соединений, окруженных в районе Дюнкерка, и были брошены все их вооружения, материальная и техническая часть. Но и достигнутый при эвакуации результат нужно все же считать чрезвычайно значительным, учитывая исключительную сложность и трудность обстановки. «В период операций у Дюнкерка английскому флоту удалось обеспечить эвакуацию примерно 400 тысяч человек англо-французских войск в Англию, несмотря на все противодействие воздушных, морских и наземных сил Германии. Этим самым было доказано действительное значение английского господства на море и в то же время показана исключительная трудность вторжения в Англию через море»[1].

В итоге операций на западноевропейских сухопутных и морских театрах, операций, длившихся с 8 апреля до 25 июня, т. е. два с половиной месяца, Германия овладела обширным плацдармом, включающим территорию шести западноевропейских стран (Норвегии, Дании, Голландии, Бельгии, Люксембурга, большей части территории Франции). В ее руках оказалось все побережье европейского континента — от норвежских фьордов, расположенных за полярным кругом, до франко-испанской границы. Такое небывалое расширение плацдарма означало вместе с тем увеличение оперативных возможностей для германских морских и воздушных сил в их борьбе против Англии. Однако весьма ограниченная численность германского военно-морского флота, притом понесшего серьезные потери в скандинавской операции, препятствует практической реализации этих возможностей. Подавляющее количественное превосходство на море осталось на стороне Великобритании даже и в условиях выхода Франции из войны и после вступления в войну Италии. Черчилль, ставший после 10 мая премьером и руководителем всей политики и обороны Великобритании, заявил: «У нас достаточно сил, чтобы сохранять господство на Средиземном море и в то же время вести все наши операции на Северном море». Блокада Германии со стороны Великобритании продолжается, хотя и в значительно осложненной обстановке. Эта блокада распространилась теперь также и на тер-

[1] „Большевик", 1940 г., № 11—12, стр. 66.

риторию всех оккупированных Германией стран. Последние в связи с этим терпят жесточайшие экономические затруднения и лишения, будучи отрезанными от заокеанских источников сырья и продовольствия. Великобритания, закрывая океанские морские пути для Германии и находящейся под ее контролем континентальной западной Европы, в то же время поддерживает и расширяет морскую торговлю с заокеанскими странами, в первую очередь с США. Военно-экономическая помощь со стороны последних Великобритании, выполнение грандиозных британских военных заказов на поставку самолетов и других видов вооружений, при одновременном снабжении Великобритании нефтью, хлопком и другими видами сырья, а также продовольствием, имеет решающее значение для дальнейшего хода войны и судеб Британской империи. Огромное значение имеет и поддержание сообщений между отдельными частями этой империи, между Великобританией и британскими доминионами и колониями. Последние не только являются поставщиками сырья и продовольствия для метрополии, но и — по мере развертывания военной промышленности в заокеанских частях империи (особенно в Канаде) — в возрастающей степени снабжают ее военным снаряжением. Все это говорит об огромном и решающем для самого существования Великобритании значении ее морских коммуникаций, охрана которых попрежнему является основной стратегической задачей, стоящей перед британским флотом.

В системе блокады, осуществляемой Великобританией, а также в охране ее имперских коммуникаций, крупнейшую роль играет система базирования флота. Выходы из Северного моря в Атлантику контролируются ныне важнейшим стратегическим треугольником Скапа-Флоу — Фарерские острова — Исландия. Для контроля над выходом из Средиземного моря в Атлантику решающую роль попрежнему играет Гибралтар, удержание которого представляет поэтому стратегическую необходимость для Великобритании.

Все экономические и человеческие ресурсы последней в небывалом масштабе мобилизованы для войны. На Британских островах, для их непосредственной обороны, впервые сосредоточена большая — более чем двухмиллионная армия, оснащаемая всеми новейшими средствами боевой техники. Производство всех видов вооружений и военного снаряжения доводится до небывалого уровня. В частности, руководители политики и обороны Великобритании поставили своей

важнейшей очередной задачей — сравняться с Германией, а в дальнейшем и превзойти ее в отношении продукции авиационной промышленности. При помощи авиационных поставок со стороны США они надеются в дальнейшем в условиях затяжной войны завоевать господство в воздухе, в дополнение к господству на море. Мощная судостроительная промышленность Великобритании обеспечивает пополнение военного флота, резервом которого служит также торговый флот. За первый год войны британский флот потерял в общей сложности 30 эсминцев. Тем не менее, он насчитывал в своих рядах больше единиц этого класса, чем к началу войны (когда в строю имелось 185 эсминцев). Что касается потерь, понесенных за этот промежуток времени в других классах кораблей (1 линкор из 15, имевшихся к началу войны, 2 авианосца из 7, 3 крейсера из 62, 14 подводных лодок из 58), то эти потери, несомненно, в несколько раз перекрыты за счет новых боевых единиц, вступивших в строй с начала войны. Кроме того, британский военный флот получил значительные подкрепления за счет торгового флота. В частности, по официальным данным, 50 крупных торговых судов было превращено во вспомогательные крейсера. Из них погибло только два. Кроме того в состав флота включены 1500 всякого рода мелких и вспомогательных судов, из которых потоплено 58. К началу июля в Англии строились военные корабли общим водоизмещением в 1 млн. *т*.

Потери британского торгового флота за год войны, по данным британского адмиралтейства, составляли около 1,6 млн. *т*. Союзники Англии за этот же срок потеряли 475 тыс. *т*, а нейтральные страны — около 770 тысяч. Эти потери перекрыты за счет попавших в руки англичан торговых флотов стран, оккупированных немцами (8—9 млн. *т*). Торговые флоты Германии и Италии за это же время потеряли соответственно 923 000 *т* и 270 000 *т*.

По официальным данным, в июле грузооборот английских портов в неделю составлял 2 750 000 *т*.

Эти данные говорят, что до настоящего времени задача защиты британских морских коммуникаций и морской торговли выполняется британским флотом удовлетворительно — благодаря его подавляющему количественному превосходству над противником, несмотря на осложнение стратегической обстановки, связанное с оккупацией Германией ряда европейских государств. «Вокруг наших островов, — подчеркивает Черчилль, — находится мощный английский флот с ты-

сячами вооруженных судов, патрулирующих в морях. Наш флот может быть быстро переброшен для защиты любой части империи, которая может подвергнуться угрозе. Он точно так же может обеспечивать наши коммуникации с Новым Светом, откуда по мере углубления войны будет возрастать поступление помощи. Весьма показательно, что после 10 месяцев неограниченной подводной войны наша торговля и наши продовольственные ресурсы больше, чем они были раньше, и, кроме того, тоннаж нашего торгового флота значительно больше, не считая сотен иностранных судов, чем тот, который мы имели в начале войны».

Однако в течение последних 4-х месяцев 1940 г. германская подводная, а также воздушная война на морских коммуникациях Великобритании значительно усилилась. Германские подводные лодки в своих операциях против английского торгового судоходства используют главным образом оккупированные немцами французские порты — Бордо, Лориан, Брест, Шербург и др. Германские бомбардировщики дальнего действия нападают на английские пароходы в Атлантике на различных участках морских путей, ведущих к Ливерпулю и другим портам западного побережья Англии. В Атлантике и Тихом океане вновь появились также отдельные германские надводные рейдеры, как военные корабли, так и вооруженные торговые пароходы. Один из них 5 ноября совершил в Атлантике нападение на караван английских торговых судов, потопил конвоировавший его вспомогательный крейсер и 4 парохода из общего числа 38, входивших в состав каравана. Потери английского торгового судоходства (по английским данным — 60—70 тыс. тонн в неделю, по германским — вдвое больше) не достигают, правда, максимальных цифр потерь тоннажа, которые Англия несла в разгар германской «беспощадной» подводной войны в 1917 г. Однако надо учесть, что Англия тогда еще не применяла систему конвоев и другие средства борьбы с подводной угрозой, которые были введены в действие лишь к началу 1918 г. Ныне же применяются все средства борьбы с подводными лодками, имеющиеся в распоряжении британского адмиралтейства. В таких условиях большие потери британского торгового флота безусловно представляются весьма серьезными. Английское адмиралтейство пытается восполнить эти потери путем не только усиленного строительства торговых судов на английских верфях, но и заказов на верфях США, а также покупки наличных американских торговых судов.

Объявленная Германией 17 августа «полная блокада» Британских островов мало что меняет в фактически сложившемся стратегическом положении. Основная ее цель — воспрепятствовать снабжению Великобритании из США. Однако соответствующие перевозки осуществлялись до сего времени не на американских, а на английских судах. Поэтому распространение подводных и воздушных операций на суда, следующие в английские порты, под американским флагом, вряд ли будет иметь большие военно-экономические последствия. С другой стороны, оно может привести к серьезным международно-политическим осложнениям, в частности, во взаимоотношениях Германии с США.

Что касается авиации, то это боевое средство в возрастающей степени применяется обеими сторонами для налетов на важнейшие военно-экономические объекты противника (военные заводы, порты, доки, нефтехранилища, склады и т. д.), а также на его коммуникации как сухопутные (железнодорожные линии и узлы), так и морские (торговое судоходство). Но судить о действительных результатах воздушных операций представляется чрезвычайно трудным, так как обе стороны дают, как правило, прямо противоположные версии. Так, относительно нападения германской авиации на конвой английских торговых судов в Ла-Манше 8 августа с германской стороны сообщалось о потоплении ряда английских торговых судов и танкеров, общим тоннажем до 75 000 *т*, и об уничтожении при этом германской авиацией 51 из числа английских самолетов, оборонявших конвой. По английским же данным, было потеряно всего три небольших торговых парохода, в числе которых не было ни одного танкера, общим тоннажем 5 000 *т*, а английские истребители уничтожили 60 из нападавших германских самолетов, сами потеряв всего 16. По английским данным, за время налетов германской авиации на Англию в сентябре уничтожено над английским побережьем 1102 германских самолета, английской же авиацией потеряно всего 319, германские же источники дают прямо противоположное соотношение потерь.

Остается несомненным факт, что авиация обеих сторон проявляет большую активность. Английские самолеты в течение второй половины 1940 года совершали многократные налеты на различные военно-экономические объекты в северной и западной Германии, а также на оккупированные немцами территории. Повторным и усиленным бомбардировкам подверглись заводы Круппа в Эссене, военные

заводы (химические, авиационные и пр.) и железнодорожные узлы в Сесте, Гамме, Мюнстере, Дортмунде, Дюйсбурге, Людвигсгафене, Кельне, Висмаре, Венцендорфе, Дюссельдорфе, Зальцбергене и т. д., важнейшие порты Германии — Гамбург, Бремен, Эмден, Бремергафен с их судостроительными верфями и нефтехранилищами, военно-морские базы в Киле, Вильгельмсгафене, Куксгафене, базы гидроавиации на островах Зильт, Спикерог, Нордерней, Боркум и других, а также различные объекты, преимущественно порты, нефтехранилища и аэродромы в оккупированных немцами городах Норвегии, Дании, Голландии, Бельгии и Франции. Германская авиация, со своей стороны, с середины июня совершает налеты на различные объекты в юго-восточной и центральной Англии, в частности, на такие английские военно-морские базы и порты, как Портсмут, Портленд, Саутгемптон и т. д., а также промышленные центры, как Бирмингем, Свенси, Ковентри, Бристоль и пр.

С начала сентября германская авиация начала ежедневные массовые налеты на Лондон. Английская авиация, со своей стороны, бомбардирует, наряду с военными объектами в самой Германии, также и порты Франции, Бельгии и Голландии, служащие базами для подготовки германского вторжения в Англию. Результаты этих налетов по противоречивым сообщениям обеих сторон определить чрезвычайно трудно. Уже неоднократно цитированный нами, весьма компетентный военный обозреватель газеты «New York Times» Болдуин, оценивая результаты английских и германских воздушных налетов, заявляет, что, вне всякого сомнения, производство на заводах Рурской области сокращено, крупные запасы нефти сгорели, нарушена система связи. С другой стороны поступающие сообщения свидетельствуют о некотором снижении качества и количества продукции английской авиационной промышленности, являющемся результатом германских воздушных налетов.

Несмотря на реальные результаты германской кампании против Англии, продолжает Болдуин, Англия все еще производит, вероятно, 1200 или более самолетов в месяц. Конвойные суда все еще пользуются восточными портами Ла-Манша. Англия обладает крупными запасами продовольствия, и ее способность к длительному сопротивлению остается действенной. Англия наносит эффективные ответные удары, причиняющие ущерб Германии. Блокада, проводимая Англией, изолирует Германию и Европу от всего

остального мира. Таким образом, указывает в заключение Болдуин, исход войны все еще остается неопределенным.

Затяжка, наметившаяся в ходе войны, связана в основном с тем, что Англия не смогла вследствие слабости ее сухопутных сил воспрепятствовать разгрому мощными германскими армиями ее континентальных европейских союзников и оккупации их территорий. Германия, со своей стороны, не может пока наносить сокрушительных ударов Британской империи вследствие господства английского флота на море и относительной слабости германских военно-морских сил. Как высадка британских вооруженных сил в какой-либо части Западной Европы, находящейся под военным контролем Германии, так и высадка германских вооруженных сил на Британских островах представляют в данный момент исключительные трудности. В воздухе оба противника, несмотря на известное количественное превосходство на стороне германо-итальянского блока, пока взаимно уравновешивают друг друга (частично благодаря американской помощи Англии). В общем можно предполагать, что дальнейший ход войны будет в значительной степени зависеть от того, какая из сторон сумеет раньше добиться на соответствующих театрах господства в воздухе.

Из отдельных видов применения авиации следует отметить, в частности, ее возрастающее использование для постановки магнитных мин у входа в неприятельские порты. По английским данным, во всех германских портах и гаванях, начиная с северо-восточной части Балтийского моря вплоть до северной Норвегии, установлены мины, в связи с чем прохождение судов во всех фьордах, устьях рек и гаванях связано с риском. Мины установлены английскими самолетами в германских портах Балтийского моря, в Большом и Малом Бельтах, а также в гаванях и портах Северного моря. Со своей стороны, германская авиация устанавливает магнитные мины у входа в гавани и порты восточного побережья Англии и Ла-Манша.

Что касается использования авиации против военного флота, то скандинавская и дюнкеркская операции показали, что она является довольно серьезным противником легких надводных кораблей, хотя последние, со своей стороны, причиняли значительные потери нападающим самолетам огнем своей зенитной артиллерии. Что касается линкоров, то во время скандинавской операции точно установлен лишь один факт попадания авиабомбы в британский линкор «Родней»,

который, по утверждениям с английской стороны, получил лишь легкие повреждения[1]. Английская авиация, со своей стороны, совершила 21 июня совместно с другими боевыми средствами, в частности подлодками, нападение на германский линкор «Шарнгорст», вышедший из Тронхейм-фьорда в более безопасный порт для ремонта. Линкор, шедший под охраной эсминцев и 50 истребителей «Мессершмит», был торпедирован английской подводной лодкой. Вслед за тем он подвергся атаке английских торпедоносцев-бомбардировщиков. Сброшенные торпеды не попали в линкор, но одна из них взорвала сопровождавший его эсминец. При вторичной атаке бомбардировщиков прямо на линкор упали три тяжелые бомбы. Однако последний все же дошел до военно-морской базы в Киле, где он, уже находясь в доке, вновь подвергся 2 июля атаке английских бомбардировщиков, причинивших ему, по английским утверждениям, новые повреждения. Оба примера — с «Роднеем» и «Шарнгорстом» — говорят о большой живучести современных линкоров.

10 июня, когда на главном (западном) фронте уже определился окончательный военный разгром Франции германскими армиями, Италия вступила в войну на стороне Германии. Это вступление было, повидимому, связано с расчетами на скорое окончание войны. В условиях затяжной войны, как мы видели, Италия, при слабости ее военно-экономической, в частности сырьевой, базы и исключительной зависимости от морских коммуникаций, осуждена на серьезные затруднения. Выступление Италии, связанной с 22 мая 1939 г. официальным военным союзом с Германией, не явилось неожиданностью для ее противников. Уже к концу апреля в Александрии были сосредоточены крупные англо-французские военно-морские силы. Одновременно были усилены также и соединения английского флота, базирующиеся на Гибралтар, равно как гарнизон и средства защиты этой британской военно-морской крепости. Выход из войны Франции, почти совпавший по времени с выступлением Италии, не изменил, повидимому, коренным образом британской морской стратегии на Средиземном море. Британское военно-морское командование попрежнему стремится удержать под своим контролем выходы из Средиземного моря — Суэцкий канал и Гибралтар, отрезывая, таким образом, Италию от ее

[1] Германское утверждение о потоплении авиабомбой линкора „Уорспайт“ категорически опровергается с английской стороны.

жизненно важных океанских коммуникаций, а также пресекая ее коммуникации с Абиссинией. Британские морские коммуникации со странами восточной части Средиземноморского бассейна, находящимися под британским контролем, осуществляются преимущественно по «запасным» путям вокруг африканского континента. Но конвои торговых судов под прикрытием британского военного флота проходят и вдоль Средиземного моря, даже и через его наиболее узкую часть — между Сицилией и Тунисом.

Мальта, ранее бывшая главной базой английского средиземноморского флота, ныне уступила это место Александрии. Она сохраняет свое значение, однако, в качестве передовой военно-морской и авиационной базы, защищающей британские коммуникации в узкой центральной части Средиземного моря и угрожающей итальянским коммуникациям с Ливией.

Война между Англией и Италией началась действиями авиации обеих сторон. Английская авиация совершила налеты на итальянские военные заводы в Милане, Турине, заводы и верфи в Генуе и т. д., а также на итальянские военно-морские и авиационные базы в колониях — Тобрук (Ливия), Массауа, Могадишо, Асмара, Гура (Итальянская Восточная Африка) и т. д. Со своей стороны, итальянская авиация совершила ряд налетов на Мальту, а также на Хайфу (Палестина) и другие английские базы на Средиземном море. В операциях английских военно-воздушных сил в войне с Италией сказалось исключительное значение заблаговременно созданной системы имперских воздушных коммуникаций. Так, в операциях против Итальянской Восточной Африки с первых же дней войны действовали воздушные силы Южно-Африканского Союза.

Одновременно происходили отдельные боевые столкновения на Средиземном море и в Красном море. Благодаря заблаговременно принятым с английской стороны мерам борьбы против итальянских подводных лодок, последние не причинили сколько-нибудь существенного ущерба английскому судоходству или военному флоту. Следует лишь отметить потопление итальянской подводной лодкой английского крейсера «Калипсо». С другой стороны, только за первый месяц, начиная со вступления Италии в войну, по английским официальным данным, сообщенным морским министром Александером, было потоплено не менее 14 итальянских подводных лодок. За это же время было потоплено 3 итальянских эсминца. Заслуживает, в частности, внимания

такой факт, как захват большой итальянской подводной лодки английским тральщиком близ Адена. Взятая в плен лодка была приведена в Аден. Этот факт не говорит об особенно высокой боевой подготовке личного состава итальянского флота. 9 июля в центральной части Средиземного моря произошел морской бой между крупными эскадрами обеих сторон. Итальянская эскадра состояла из 2 линкоров, большого числа крейсеров и около 25 эсминцев. В состав английской эскадры входили линкоры и легкие крейсера. Итальянская эскадра, с приближением английских линкоров, отступила под прикрытием дымовых завес. В один из итальянских линкоров было отмечено попадание 381-*мм* снаряда английского линкора. Итальянская эскадра преследовалась английской вплоть до своей военно-морской базы.

В продолжение этой операции караван английских судов, шедший под прикрытием эскадры, благополучно достиг места своего назначения. Этот факт был расценен в иностранной прессе весьма отрицательно для Италии. Так, военный обозреватель газеты «New York Times» Болдуин заявлял, что военные операции англичан в районе Средиземного моря до сих пор были успешными. Весьма многозначительным является то, что англо-итальянское морское сражение происходило в центральной части Средиземного моря, которую, как казалось, контролируют итальянцы. Присутствие английских военных кораблей в центре Средиземного моря, писал Болдуин, угрожает итальянским коммуникациям с Ливией.

19 июля близ острова Крит произошел бой австралийского крейсера «Сидней» и сопровождавшего его эсминца с двумя итальянскими легкими крейсерами. В результате этого боя был потоплен итальянский крейсер «Бартоломео Коллеони». Надо отметить, что «Сидней» и потопленный итальянский крейсер имели приблизительно одинаковое главное артиллерийское вооружение (по восьми 152-*мм* орудий каждый).

В сентябре английским адмиралтейством были направлены в восточную часть Средиземного моря крупные подкрепления, включая линкоры и авианосцы, только что вступившие в строй.

Это значительно усилило превосходство английского средиземноморского флота над итальянским в классах крупных надводных кораблей.

В центральной части Средиземного моря, близ побережья Сицилии, 12 октября произошел морской бой между английскими крейсерами «Аякс» и «Йорк» и итальян-

скими эсминцами. В результате этого боя английским крейсером «Аякс» были потоплены один итальянский большой эсминец и два малых эсминца. Итальянские крейсера, находившиеся поблизости, не принимали участия в бою.

Выступление Италии против Греции и вовлечение последней в войну в конце октября 1940 г. значительно изменили стратегическую обстановку в Средиземноморском бассейне, в особенности в Эгейском море и в Адриатике. Английские морские и воздушные силы получили возможность использовать базы как на континентальной территории Греции, так и на ее островных владениях. В частности, своими активными операциями они нарушают морские коммуникации Италии с портами Албании. Эти порты — Валона, Дураццо и другие — в течение ноября и декабря 1940 г. подверглись многократным бомбардировкам английской авиации. В ночь на 18 декабря крупное соединение английского военно-морского флота, включая линкоры, подвергло бомбардировке Валону. Одновременно английские крейсера и эсминцы предприняли операции против Дураццо.

Использование греческих баз дало возможность английским военно-воздушным силам совершать повторные налеты на итальянские базы в Адриатике — Бари, Бриндизи и другие. В ночь с 12 на 13 ноября английские морские и воздушные силы нанесли серьезный удар итальянскому флоту в его главной базе на юге Италии — в Таранто. Стоявшая на якоре итальянская эскадра, в состав которой входили линкоры, подверглась атаке со стороны соединения английских легких бомбардировщиков, бомбардировавших ее с большой высоты. Этот налет был встречен огнем зенитной артиллерии с итальянских кораблей. Однако налет носил лишь диверсионный характер. Под прикрытием этой диверсии английское военно-морское командование смогло неожиданно подвести ко входу в гавань Таранто авианосцы «Игл» и «Иллюстриус» (новейший корабль этого класса, только что вступивший в строй). Вылетевшие с летных палуб этих кораблей самолеты-торпедоносцы на бреющем полете атаковали стоявшие на якоре итальянские корабли. В результате были торпедированы три линкора, по данным иностранной прессы — «Кавур», «Литторио» и «Дуильо». Из них первый, по признанию самих итальянцев, серьезно поврежден, а по утверждениям же англичан, даже затонул. Два другие повреждены, — по итальянским сообщениям легко, по английским — весьма серьезно. Так или иначе три лин-

кора, или половина боевых единиц этого класса, имеющихся в итальянском флоте, выведены из строя на более или менее длительный срок. Это сказалось на дальнейшем ходе военно-морских операций на данном театре.

В ночь на 14 декабря английская авиация совершила налет на Неаполь. Бомбардировке подверглось находившееся там скопление итальянских крейсеров и эсминцев, а также два линкора (повидимому, «Витторио Венето» и «Чезаре», участвовавшие 27 ноября в бою с английской эскадрой к востоку от Сардинии). По итальянским данным, повреждения получил один большой военный корабль (возможно, линкор).

Во время наступления английских войск в Западной пустыне в декабре 1940 г. английский военно-морской флот оказывал непосредственную поддержку наступающим вдоль побережья английским частям. Он обеспечивал снабжение этих частей морем и одновременно бомбардировал коммуникационные линии и опорные пункты итальянской армии на всем протяжении побережья между Сиди-Баррани и Бардией. Одновременно морские коммуникации между Италией и Ливией полностью сорваны операциями английских морских и воздушных сил. Таким образом, эти операции осуществлялись на основе тесного взаимодействия английского военно-морского флота с наземными войсками и авиацией.

Выход Франции из войны создал серьезные заботы для британского адмиралтейства на Средиземном море не столько в отношении борьбы против Италии, сколько с точки зрения возможностей использования Италией и Германией французского военного флота, в особенности, его крупных боевых единиц. Два французских линкора, 2 легких крейсера, несколько подводных лодок (включая крупнейшую французскую подводную лодку «Сюркуф»), 8 эсминцев и 200 небольших тральщиков и других судов, предназначенные для борьбы с подводными лодками и находившиеся в английских портах — Портсмуте, Плимуте и Ширнессе, — были заняты английскими командами почти без сопротивления. Находившиеся вместе с сильными соединениями английского флота в Александрии 1 французский линкор, 4 эсминца и некоторое число небольших кораблей были интернированы англичанами.

В Мерс-эль-Кебире (близ Орана) находилось наиболее сильное соединение французского флота, в состав которого входили новейшие линкоры «Дюнкерк» и «Страсбург»,

линкоры «Прованс» и «Бретань», три легких крейсера, некоторое количество подводных лодок и эсминцев. 3 июля к Мерс-эль-Кебиру подошла вышедшая из Гибралтара английская эскадра под командованием вице-адмирала Сомервиля (руководившего дюнкеркской операцией). В состав эскадры входили 3 линкора (включая «Резолюшен» и линейный крейсер «Худ»), авианосец «Арк Роял», крейсера, эсминцы и другие боевые корабли. Командующему французским флотом было предложено либо продолжать военные действия против Германии и Италии, либо направиться с сокращенными командами на кораблях в английский порт, либо затопить свои корабли в течение шести часов. Вследствие отклонения этих альтернативных предложений, Сомервиль отдал приказ атаковать и уничтожить французские корабли до наступления темноты. В 17 ч. 58 м. английская эскадра открыла огонь по французским кораблям, находившимся под защитой береговой артиллерии. Действия английского флота были поддержаны самолетами с авианосца «Арк Роял». В 19 ч. 30 м. французский линкор «Дюнкерк» был поврежден и выбросился на берег. Линкор «Бретань» был потоплен, а «Прованс» получил тяжелые повреждения. Два французских эсминца и один авианосец были потоплены или подожжены. Одному линкору «Страсбург» удалось покинуть порт, но его начали преследовать английские самолеты. Было зарегистрировано одно прямое попадание торпеды. Однако к этому линкору присоединились французские корабли, находившиеся в других портах Алжира, и все они скрылись в Тулоне, прежде чем могли быть захвачены.

Севший на мель в Мерс-эль-Кебире линкор «Дюнкерк» подвергся 6 июля атаке английских бомбардировщиков, причем было отмечено шесть прямых попаданий.

В Дакаре (Французская Западная Африка) находился новый французский линкор «Ришелье», законченный постройкой в 1940 году. 7 июля к Дакару подошла английская эскадра, предъявившая требования, аналогичные тем, какие были предъявлены в Оране. После отклонения их фганцузским адмиралом «Ришелье» подвергся нападению английских военных кораблей и самолетов, был торпедирован и сел на мель.

Из состава французского флота, кроме кораблей, оставшихся в Тулоне, сохранилось еще несколько боевых единиц, находящихся в Касабланке, в число которых входит недостроенный линкор «Жан Барт». Эти корабли фактически бло-

кированы английским флотом. Такова же судьба авианосца «Беарн» и крейсера «Жанна Д'Арк», находящихся в гавани острова Мартиника.

Расправа с французским флотом вызвала серьезные осложнения в англо-французских отношениях, в частности, дипломатический разрыв Лондона с французским правительством Виши.

Дальнейшие осложнения возникли в связи с бомбардировкой Дакара английским флотом в сентябре 1940 г.

Важным потенциальным фактором в развитии средиземноморской стратегической ситуации является позиция государств Пиренейского полуострова — Испании и Португалии. Испания Франко имеет тесные политические и военные связи с Германией и Италией, усиленно побуждающими ее к выступлению против Англии. Она официально выдвинула свои притязания на Гибралтар. Сдерживающим моментом с точки зрения возможностей ее вступления в войну является ее бедственное экономическое положение, а также политические последствия гражданской войны и интервенции. Испания в 1936 — 39 гг. потеряла 1,2 млн. человек убитыми, или 5 процентов всего своего населения. В ее тюрьмах томится до 1 млн. политзаключенных, что говорит о жестоком терроре против народных масс, угнетаемых режимом диктатуры генерала Франко. Всякая военно-политическая авантюра является для последнего рискованной. Используя затруднения Испании, английская дипломатия стремится ее нейтрализовать. В этих целях ей предоставлены крупные торговые кредиты на закупку продовольствия. Объектом англо-испанских переговоров являются также вопросы ослабления английской блокады, в частности, в отношении доставки в Испанию нефти из США.

Португалия связана с Англией давним союзом. Однако в теперешней обстановке она решила гарантировать свои интересы посредством пакта ненападения, заключенного ею с Испанией, и дополнительного протокола, означающего ее намерения придерживаться нейтралитета, по крайней мере в ближайшее время.

Наконец, следует сказать несколько слов о позиции заокеанских нейтральных стран в связи с новым этапом войны в Европе. США, формально нейтральные, оказывают возрастающую военно-экономическую помощь Великобритании, выполняя непосредственные заказы последней на предметы вооружения.

Вместе с тем они лихорадочно усиливают свои собственные вооружения, мобилизуют ускоренными темпами огромные индустриальные ресурсы внутри страны, сокращают вывоз стратегического сырья в Японию и фактически участвуют в блокаде Германии и Италии.

В начале июля 1940 г. был утвержден законопроект, предусматривающий увеличение военно-морского флота на 11 процентов, что означает постройку, кроме кораблей, предусмотренных первоначальной программой на 1940 — 41 г., еще 3 авианосцев, 13 крейсеров, 22 подводных лодок, 30 эсминцев, — а также увеличение морской авиации до 4500 самолетов.

Состав сухопутной армии (кадровой) увеличивается до 400 000 человек (три года назад она насчитывала всего 118 000), а авиации — до 10 000 самолетов. Общая сумма бюджетных ассигнований на военные нужды (вместе с дополнительными ассигнованиями) составила на 1940 — 41 бюджетный год, начавшийся 1 июля, 5021 млн. долларов. Но и эта сумма оказалась недостаточной. 11 июля президент Рузвельт обратился со специальным посланием к конгрессу, в котором потребовал дополнительного ассигнования еще в сумме 4 848 171 957 долларов на оборону. Это новое ассигнование, утвержденное конгрессом к 20 июля, связано с новой грандиозной программой военно-морского строительства, предусматривающей создание такого флота, который будет в состоянии противостоять «любой возможной комбинации враждебных держав». Сверх ранее утвержденных программ, предполагается построить свыше 200 новых военных кораблей, общим тоннажем 1 325 000 *т*. В этой сумме 385 000 *т* должно прийтись на линкоры (или не менее 7 единиц по 55 000 *т* сверх 10 строящихся линкоров), 125 000 *т* на авианосцы (примерно 6—7 кораблей), 420 000 *т* — на крейсера, 250 000 *т* — на эсминцы, 70 000 *т* — на подводные лодки, остальное — на вспомогательные суда. Численность морской авиации предположено довести до 15 000 самолетов.

Впервые в истории США в мирное время введено обязательное военное обучение мужского населения в возрасте от 21 до 33 лет. Таким образом, США, перед лицом войны в Европе, ускоряют темпы своих собственных военных приготовлений.

Большое политическое значение представляет принятая в июле 1940 г. панамериканской конференцией в Гаване декларация американских государств, включающая «вето»

с их стороны на переход каких-либо владений неамериканских государств в Западном полушарии в руки других неамериканских государств. Декларация явно направлена против Германии и Италии. Вместе с тем она дает право ее отдельным участникам оккупировать таковые владения, если они окажутся под угрозой. Это значительно расширяет стратегические возможности США в Атлантике. В августе создано совместное управление по обороне США и Канады.

Чрезвычайно важное значение имеет также заключенное 2 сентября 1940 г. англо-американское соглашение. Последнее предоставляет США право использования английских военно-морских баз в Атлантике, от Ньюфаундленда до Британской Гвианы, в обмен на немедленную передачу Англии значительного числа (не менее 50) американских эсминцев. Великобритания весьма нуждается в кораблях этого класса для борьбы с подводными лодками. Ведутся переговоры об использовании США тихоокеанских английских баз.

Главные силы флота США попрежнему сосредоточены на Тихом океане. США оказывают противодействие японской «экспансии на юг», весьма активизировавшейся с весны 1940 г. Объектами этой экспансии являются Французский Индо-Китай и Голландская Ост-Индия. Япония добилась от Франции согласия на оккупацию важных стратегических пунктов в северной части Индо-Китая, включая Ханой и Хайфон, японскими войсками. Соответствующие соглашения встретили резкий протест со стороны США. Последние, оказывая экономический нажим на Японию в целях ограничения ее экспансии на юг, ввели с июля 1940 г. систему лицензий и фактического запрета на экспорт некоторых видов стратегического сырья (железного лома, нефти) в Японию.

Заключение военного союза между Германией, Италией и Японией (27 сентября), вероятно, будет использовано в своих целях сторонниками вмешательства США в войну на стороне Великобритании.

Последние месяцы 1940 г. ознаменовались усилением военно-экономической помощи Великобритании со стороны США. В этой связи, в частности, следует отметить решение президента Рузвельта о том, что не менее половины всей продукции американской военной промышленности будет направляться в Англию. Еще большее значение имеет законопроект о предоставлении Англии возможности получать

EB_1941_AKS_164

в США займы, или в аренду, различные виды вооружений, а также торговые суда.

* * *

Так или иначе, война итало-германского блока против единственного, сохранившего свою боеспособность противника зашла столь далеко, что ее окончания в ближайшем будущем ожидать весьма трудно. Намерения и планы воюющих сторон, несмотря на ряд официальных выступлений, точно неизвестны, но тем не менее можно считать, что если борьба не закончится каким-либо компромиссом, то военные действия сторон будут непрерывно развертываться. Они будут направлены со стороны Германии и ее союзников на осуществление вторжения на Британские острова и на усиление подводной войны на британских морских коммуникациях, чтобы принудить Англию к капитуляции, а со стороны Англии — на истощение своего противника, на упорное сопротивление с полным использованием огромного флота, мощных финансовых и экономических ресурсов метрополии и колоний, выгодного географического положения и помощи США.

Предстоящая борьба может привести к появлению новых средств войны и новых методов их использования. В частности, и военные операции на морских театрах неизбежно будут принимать особый, новый характер.

Поэтому необходимо и впредь следить за развитием войны на море, уточнять уже известные нам сведения и факты и делать соответствующие своевременные выводы как по вопросам оперативного искусства и тактики, так и по вопросам морской политики воюющих и невоюющих морских держав. Необходимо использовать опыт войны на море применительно к растущему, могучему флоту, который строит наша страна под руководством ленинской партии, под личным руководством товарища Сталина для грядущих победных боев за неприкосновенность нашей родины, за дело коммунизма.

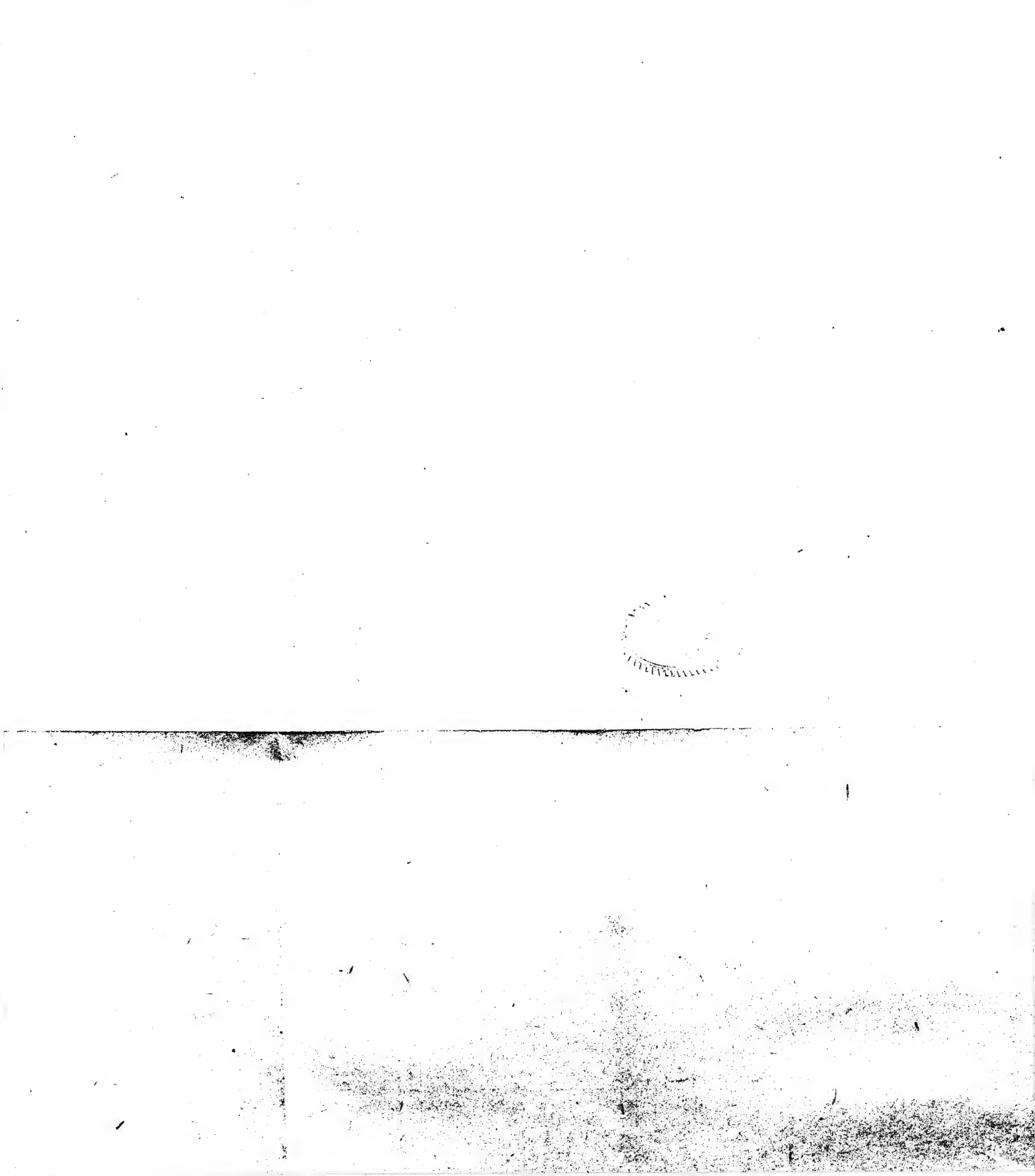
Редактор *Г. М. Игнатькович.*

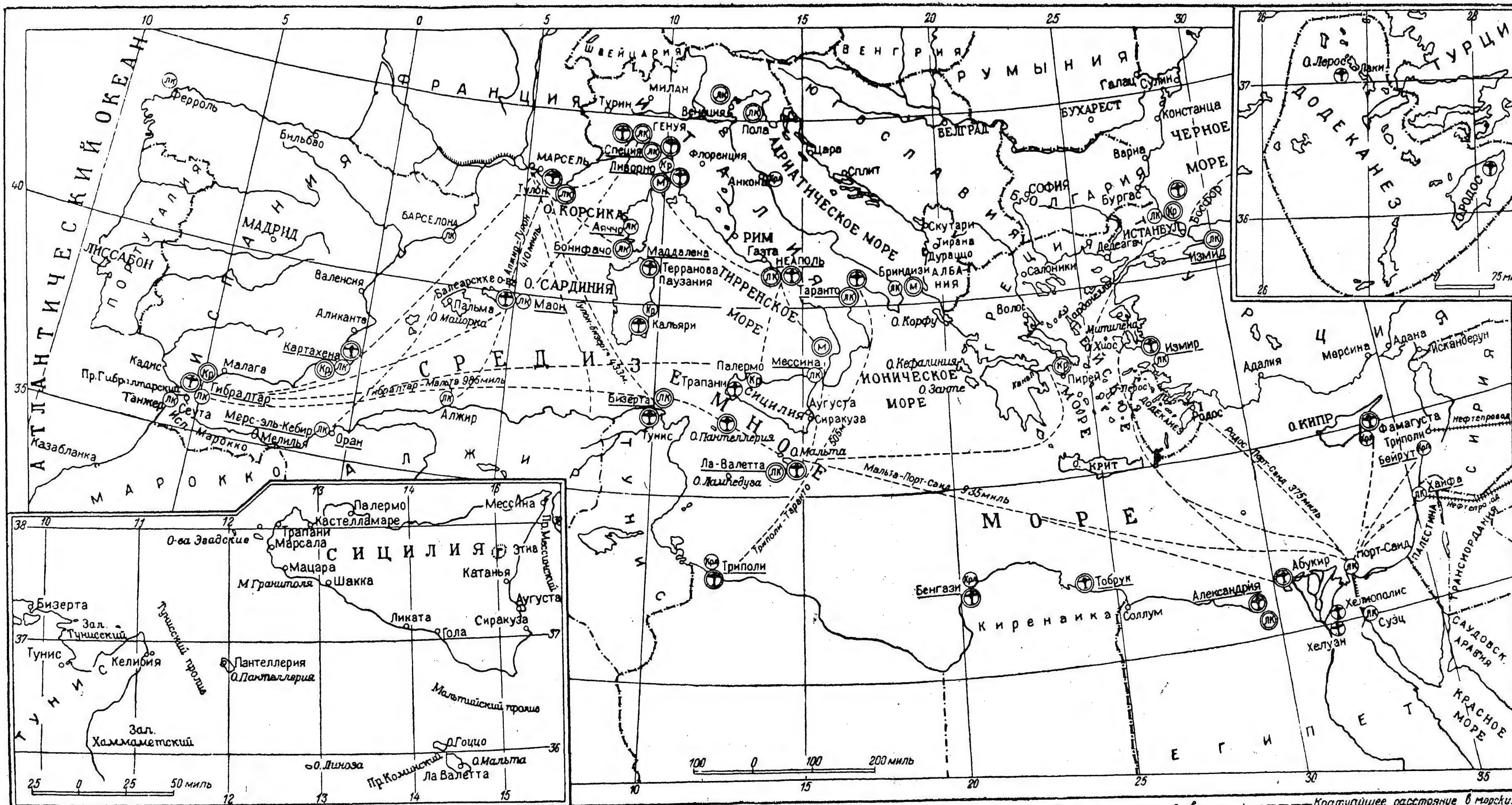
Подписано к печати 17/II 1941 г. ГМ 145566. Печ. лист. 11. Авт. лист. 9,52.
Тип. знак. в 1 печ. листе 37 840. Цена книги 2 руб. 90 коп., переплета 1 руб. 50 коп.
Заказ № 66.

4-я типогр. ОГИЗа РСФСР треста «Полиграфкнига» им. Евг. Соколовой.
Ленинград, пр. Кр. Командиров, 29.

Зак. 66.

Схематическая карта Северного моря.





Подчеркнуты военно-морские базы

(ЛК) Порт, доступный для стоянки линейных кораблей (тоже для крейсеров-Кр, для легких крейсеров-Крл, для эсминцев-М)

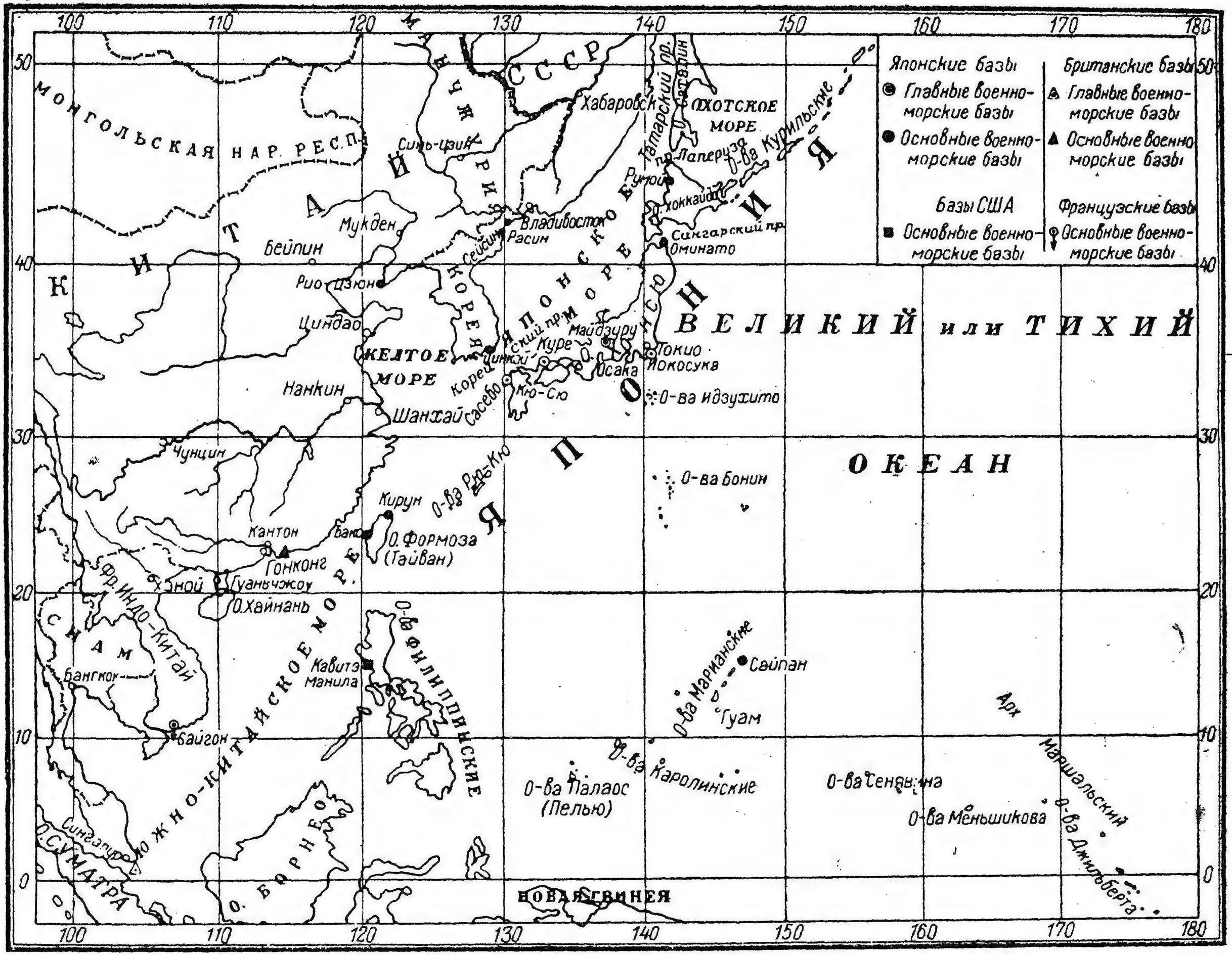
(ЛК) Порт, доступный для стоянки линейных кораблей и имеющий доки для них

База морской авиации

База сухопутной авиации

Кратчайшее расстояние в морских милях (1 миля = 1,8 км)

Схематическая карта Средиземноморского театра.



Схематическая карта дальневосточного театра.

Ak. P.
4199